

29 OCT. 1975

X

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa

BIBLIOTHÈQUE DE DROIT
U.d'O.
O.U.
LAW LIBRARY

DOCUMENTS DE LA SESSION.

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa

VOLUME 4.

QUATRIÈME SESSION DU TROISIÈME PARLEMENT

DU

CANADA.

SESSION DE 1877.



VOLUME X.

Digitized by the Internet Archive
in 2013

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME X.--SESSION 1877.

PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

	No.		No.
Actes provinciaux, désaveu d'.....	89	Chemin de fer de Kennébec, cond. et. de malle..	177
Agents financiers.....	35	“ Pacifique, Canada.....	57
Agent-général, Londres.....	29	“ Québec à St. Jean.....	125
Agriculture, rapport de l'.....	8	Chenal de la barre du Fer-à-Cheval.....	106
Aiguilles de croisement, chemins de fer.....	152	Chenal Ecarté.....	36
Alambics illicites.....	138	Chirurgiens sur les steamers britanniques.....	45
Annonces.....	30	Citadelle de Québec.....	48
Approvisionnement d'eau, édifices publics.....	6	Collège McGill.....	28
Arichat-Ouest, brise-lames.....	107	Collège militaire, Kingston.....	34
Articles fabriqués.....	40	Collet, M., maître de poste.....	60
Assurances, rapport des.....	12	Colombie-Britannique, malles de la.....	180
Assurance Royale Canadienne, compagnie d'.....	12	Colwell, Wm., écr.....	155
Autorités de pilotage, C.-B.....	109	Commerce et Navigation, rapport du.....	1
		Commissaires des Sauvages, N.-B.....	51
Baie St. Paul, rapport de Kingsford.....	74	Commissaires du havre de Montréal.....	33, 120-167
Balances périmées.....	97	Commissaires du havre de Québec.....	182
Banques.....	18	Commission des frontières de l'A. B. du Nord.....	191
Baptêmes, mariages, etc.....	19	Commission du chemin de fer du Nord.....	10
Barnard, F. J., écr.....	83	Communication à la vapeur, I. P.-E.....	101
Barrage ou claires.....	128	Compagnie d'Assurance Agricole du Canada.....	12
Bassin de radoub d'Esquimalt.....	124	Compagnies de télégraphe sous-marin.....	119
Bétail, importation de.....	170	Comptes publics.....	2
Bétail, importations et exportations.....	61	Conducteur de malle, ch. de fer de Kennébec.....	177
Bibliothèque du Parlement.....	16	Conservation du buffle, Nord-Ouest.....	149
Billets fédéraux.....	80	Cour de Vice-Amirauté.....	54
Blake, Hon. E., mission.....	13	Cour Suprême.....	27
Bloomsbury, maître de poste de.....	58	Cornock, Wm., écr.....	176
Brise-lames, Arichat-Ouest.....	107	Cove Field, Québec.....	136
Brise-lames à L'Islet.....	159	Creighton, Joseph, écr.....	69
Brises-lames de Victoria.....	47	Criminels, extradition de.....	17
Brise-lames, Pointe Escuminac.....	160		
Budget.....	2	Dewe, John, écr.....	185
Budget supplémentaire.....	2	Dépenses imprévues.....	23
Buffle, conservation du.....	149	Dépôts du gouvernement, banque d'Ontario.....	179
Bureaux de Poste et de Douane du Canada.....	123	“ “ dans les banques.....	137
Bushby, Arthur T., écr.....	148	Digne (Dominion).....	46
		Dragage du Chenal Ecarté,.....	36
Campbelton et Paspébiac, malles de.....	169	Droits de phares sur les navires canadiens.....	156
Canada Central, prolongement du.....	193	Droit sur le malt.....	93
Canal de la Culbute.....	114		
Canal Lachine.....	189	Eaux non-sujettes à la marée, N.B.....	135
Canal Rideau.....	141	Ecluses du Fort Francis.....	88
Canal St. Pierre.....	79, 158	Edifices publics, approvisionnement d'eau.....	6
Carpenter et Cie.....	192	Elargiss. du canal entre le lac Erié et Montréal.....	6
Casernes des Jésuites, Québec.....	26	Emprunt, Londres.....	39
Cautions et sûretés.....	31	Esquimalt, bassin de radoub d'.....	124
Chambly et Cultivateur, vapeurs.....	171	Exploration géologique du Canada.....	194
Changement de chars sur chemins de fer.....	72	Exposition de la Nouvelle-Galles du Sud.....	24
Charbonneau P. et Côté P.....	147	Exposition Internationale, Philadelphie.....	102
Chargement sur le pont des navires.....	164		
Chars sur chemins de fer, changement mutuel.....	72	Force de milice volontaire du Canada.....	82
Chemins de fer dans la Nouvelle-Ecosse.....	49	Fret, chemins de fer du gouvernement.....	78
“ “ le Nouveau-Brunswick.....	42		
Chemins de fer du gouvernement.....	78, 161	Gardiens de glissoires, rivière Ottawa.....	181
“ du gouvernement.....	78	Goëlette <i>Napier</i>	131
“ Ile du Prince-Edouard.....	165	Gouvernement, annonces du.....	30
“ Intercolonial.....	25	Graham, Wm.....	87

	No.		No.
Grand Bras d'Or, maître de poste de.....	62	Notre-Dame-de-Grâce, B. P.....	129
Grand Bras d'Or, officiers prépos. aux saisies..	63	Offenses capitales.....	43
Grande-Ile, pont sur le coursier de déchar. à la	113	Officiers du gouvernement, I. du P.-E.....	146
Grand Sceau, province de la N.-E.....	86	Pacifique, chemin de fer du.....	57
Grand-Tronc, chemin de fer du.....	55	Palais de Justice, district de Kamouraska.....	183
Grand-Tronc, retardement des malles.....	142	Parry Sound, havre de.....	150
Gypse.....	64	Pêches de l'achigan et du gaspareau.....	188
Havre de la Baie Asby, Victoria.....	122	Pêche de l'éperlan.....	108
Havre de Cascumpec.....	139	Pêches, abolition des, etc.....	157
" Eagle.....	84	Pêcheurs, St. Laurent.....	37
" Goderich, travaux du.....	75	Pénitenciers, rapport des.....	15
" Ingonish.....	67	Personnel judiciaire, district de Montréal.....	118
" Montréal, commissaires du.....	120	Petite Baie des Glaces, droits de havre.....	111
" Parry Sound.....	159	Phare de Rondeau.....	90
" Port Hood.....	115	Poids et mesures, actes des.....	53
" Toronto.....	112	Pointe Escuminac, brise-lames.....	160
Hôpital de marine, Sydney.....	71	Police fédérale.....	92
" Québec.....	66	Pompes à vapeur à incendie.....	22
Houille importée en Canada.....	105	Pont sur le coursier de décharge, Grande-Ile.....	113
Ile du Portage.....	178	Port Hood, havre de.....	115
Ile du Prince-Edouard, services judiciaires.....	172	Québec au lac St. Jean, chemin de fer de.....	125
Immigration, département de l', Londres.....	29	Rails d'acier.....	77
Impressions et papeterie, départem. des Postes	59	Rails de fer, prêt de.....	161
Ingonish, havre d'.....	67	Rails, vieux.....	50
Intérieur, rapport du ministre de l'.....	11	Rapport d'ingénieurs.....	145
Jonction de Scott, malles.....	85	Rapport d'ingénieurs, prolongement du C. C.....	193
Journaux qui ont payé des frais de port.....	166	Relevés de la rivière Sydenham.....	73
Kamouraska, Palais de Justice de.....	183	Retardement des malles.....	142
Kidston, Wm., écr.....	154	Retraite, mise à la.....	21
Kingsford, Wm., rapport de, Baie St. Paul.....	74	Revenu de l'Intérieur, rapport du.....	4
Lac Huron, service de la malle sur le.....	70	Revenu payé par chaque province du Canada.....	103
Lagacé, Benjamin, écr.....	190	Rioux, Nicolas, seigneurie de.....	91
Langmuir, M., rapport de.....	56	Rivière de l'Île à la Perdrix.....	66
Le Crédit Foncier.....	95	Rivière Rideau, pont sur la.....	116
Lettres non-payées d'avance.....	187	Rivière St. Jean, N.-B.....	117
Liqueurs enivrantes, vente de.....	110	Rivière Sydenham, relevés de la.....	73
L'Islet, brise-lames.....	159	Sac de malle, perte de.....	126
Loranger, l'hon. juge.....	44	Sauvages de Tobique.....	94
Macdonald, très hon. Sir J. A.....	195	Secrétaire d'Etat, rapport du.....	9
Maître-Général des Postes, rapport du.....	3	Sénateurs, nomination de nouveaux.....	68
Maîtres de havre, nomination des.....	174	Service Civil.....	144
Malles de Campbellton et Paspébiac.....	169	Service de la malle sur le lac Huron.....	70
Malles de la Colombie-Britannique.....	180	Sifflet d'alarme, Cap D'Or.....	173
Malles de la Jonction de Scott.....	85	Sorel et St. Jean, maîtres de havre de.....	174
Malles de Sydney à la Baie aux Vaches.....	81	Stations de douanes de Victoria et Kootenay.....	133
Malles de Wallace et Malagash.....	38	Statistiques des chemins de fer.....	143
Malt, droit sur le.....	93	Statuts.....	20
Manitoba.....	41	St. Augustin, maître de poste de.....	175
Marine et Pêcheries, rapport de la.....	5	St. François, en haut, maître de poste de.....	168
Marine marchande.....	99	St. Jean l'Évangéliste, B. P.....	184
Marquette, Manitoba, terres à bois dans.....	151	St. Laurent, pêcheurs du.....	37
Milice, rapport de la.....	7	Sucre importé, etc.....	65
Miliciens de 1812-15.....	76	Sydney à la Baie aux Vaches, malles.....	81
Ministre de la Justice, mission du.....	13	Terres des Sauvages, C.-B.....	153
Moffatt, Robert, écr.....	162	Traité de Washington.....	14
Morris, Hon. Alex.....	52, 121	Travaux publics, rapport des.....	6
Mowat, John, écr.....	127	Union postale de Berne.....	96
Musée de Montréal.....	140	Vente des terres de l'artillerie.....	163
Nase, J. Murray, écr.....	186	Vice-Amirauté, Cour de.....	54
Navigation des canaux américains.....	104	Victoria et Kootenay, stations de douanes.....	133
Navires canadiens, droits de phares sur les.....	156	Vieux Chateau St. Louis.....	32
Navires canadiens vendus en France.....	100	Wallace et Malagash, malles de.....	38
Newcastle, O., établissement de pisciculture de.....	134	Warren, Wm., écr.....	132
Nicolas Rioux, Seigneurie de.....	91		
Norris, J. G., écr.....	130		
Northern Light.....	98		

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

CLASSÉS PAR ORDRE NUMÉRIQUE ET EN VOLUMES.

MATIÈRES DU VOLUME No. 1.

- No. 1... COMMERCE ET NAVIGATION :—Tableaux du Commerce et de la Navigation du Canada, pour l'année expirée le 30 juin 1876.

MATIÈRES DU VOLUME No. 2.

- No. 2... COMPTES PUBLICS DU CANADA :—Pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.
BUDGET :—Estimations des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1878.
——— SUPPLÉMENTAIRE :—Pour l'année expirant le 30 juin 1877, pour pêcheries.
——— Pour l'année expirant le 30 juin 1877.
——— Pour l'année expirant le 30 juin 1878.

- No. 3... MAÎTRE-GÉNÉRAL DES POSTES :—Rapport du, pour l'année expirée le 30 juin 1876.

MATIÈRES DU VOLUME No. 3.

- No. 4... REVENU DE L'INTÉRIEUR :—Rapport, états et statistiques des revenus de l'intérieur du Canada, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.
——— SUPPLÉMENT No. 1 :—Statistiques des canaux, pour l'année 1876.
——— SUPPLÉMENT No. 2 :—Rapport, poids et mesures, pour l'année 1876.
——— SUPPLÉMENT No. 3 :—Rapport, falsification des substances alimentaires pour l'année 1876.

MATIÈRES DU VOLUME No. 4.

- No. 5... MARINE ET PÊCHERIES :—Neuvième rapport annuel du département de la, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.
——— SUPPLÉMENT No. 1 :—Liste des phares sur les côtes, rivières et lacs du Canada, le 31 décembre 1876.
——— SUPPLÉMENT No. 2 :—Rapport du président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur pour l'année expirée le 31 décembre 1876.

MATIÈRES DU VOLUME No. 5.

- MARINE ET PÊCHERIES :—SUPPLÉMENT No. 3 :—Rapports des observations météorologiques, magnétiques et autres du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1876.
——— SUPPLÉMENT No. 4 :—Rapport du commissaire des pêcheries, pour l'année expirée le 31 décembre 1876.

MATIÈRES DU VOLUME No. 6.

- No. 6... TRAVAUX PUBLICS :—Rapport du ministre des, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.
 —Rapport de l'ingénieur en chef, sur le progrès de l'élargissement du canal entre le lac Erié et Montréal.
 —APPROVISIONNEMENT D'EAU, EDIFICES PUBLICS :—Contrat entre les commissaires de l'aqueduc de la cité d'Ottawa et Sa Majesté la reine Victoria, pour fournir de l'eau aux édifices du Parlement et les départements, les ateliers, le bureau de poste, etc., Ottawa, et à Rideau Hall. (*Pas imprimé.*)
- No. 7... MILICE :—Rapport sur l'état de la milice pour le Canada, pour l'année 1876.
- No. 8... AGRICULTURE :—Rapport du ministre de l'Agriculture du Canada, pour l'année 1876.

MATIÈRES DU VOLUME No. 7.

- No. 9... SECRÉTAIRE D'ÉTAT DU CANADA :—Rapport du, pour l'année expirée le 31 décembre 1876.
- No. 10... COMMISSION DU CHEMIN DE FER DU NORD :—Message avec le rapport d'une commission nommée par un ordre en Conseil du 22 juillet 1876, pour s'enquérir des affaires de la Compagnie de chemin de fer du Nord du Canada.
- No. 11... INTÉRIEUR :—Rapport du département de l'Intérieur, pour l'année expirée le 30 juin 1876.
- No. 12... ASSURANCES :—Rapport du surintendant des, pour l'année expirée le 31 décembre 1875.
 PARTIE II.
 —Aperçu des rapports des compagnies d'assurance en Canada, pour l'année 1876. (*Avant le rapport du surintendant des assurances.*)
 —COMPAGNIE D'ASSURANCE ROYALE CANADIENNE :—Réponse à une adresse, rapports de la, qui ont été faits en vertu de 36 Victoria, ch. 99, sect. 16, et de 31 Victoria, chap. 48. Aussi, rapports des opérations de la dite compagnie, dans les Etats-Unis d'Amérique, en vertu de 31 Vict., chap. 48, des actes du Parlement du Canada, et des formules Bet C des dits actes. (*Pas imprimée.*)
 —Un état complet des biens et affaires de la Compagnie d'assurance Agricole du Canada, incorporée en 1872, par l'acte du Canada, 25 Vict., chap. 104—tel état devant être donné sous serment, tel que requis par l'acte du Canada, 38 Vict. chap. 20, et donner une liste des actionnaires, du montant du capital souscrit et versé, et de la résidence de chaque actionnaire, etc. (*Pas imprimée.*)
- No. 13... MINISTRE DE LA JUSTICE.—MISSION EN ANGLETERRE :—Relativement à l'extradition des criminels ; à la juridiction maritime sur les eaux de l'intérieur, et aux instructions royales et la commission du Gouverneur-Général, particulièrement en ce qui concerne la prérogative du pardon.
- No. 14... TRAITÉ DE WASHINGTON :—Réponse à une adresse, correspondance entre les gouvernements du Canada et des Etats-Unis, au sujet de la prétendue violation du traité de Washington.
 —Rapport du comité du Conseil Privé qui a eu sous considération les longs et sérieux retards dans l'organisation de la commission qui devait s'assembler à Halifax pour la considération de certains articles du traité de Washington.
 —Correspondance qu'il peut y avoir au sujet de l'article XX du traité de Washington. (*Pas imprimée.*)

MATIÈRES DU VOLUME No. 8.

- No. 15... PÉNITENCIERS :—Rapport de l'honorable Ministre de la Justice concernant les pénitenciers, pour l'année expirée le 31 décembre 1876.
- No. 16... BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT :—Rapport du bibliothécaire sur l'état de la.
- No. 17... CRIMINELS, EXTRADITION DE :—Etat relatif aux cas d'extradition de criminels en vertu de traités entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis.

- No. 18...** BANQUES :—Liste des actionnaires des diverses banques du Canada, en conformité de l'acte 34 V., c. 5, s. 12. (*Pas imprimée.*)
- No. 19...** BAPTÊMES, MARIAGES ET SÉPULTURES :—Etat général des, pour certains districts de la province de Québec, pour l'année 1876. (*Pas imprimé.*)
- No. 20...** STATUTS :—Rapport officiel de la distribution des statuts du Canada, 39 Vic., 3e sess. du 3e Parl. 1876. (*Pas imprimé.*)
- No. 21...** RETRAITE, MISES À LA :—Allocations et gratifications en vertu de l'acte 33 Vic., ch. 4.
- No. 22...** POMPES À VAPEUR À INCENDIE.—Réponse à ordre, pompes à vapeur à incendie importées en Canada, d'où importées, etc., depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 22 mars 1876. (*Pas imprimée.*)
- No. 23...** DÉPENSES IMPRÉVUES :—Etat des paiements chargés aux dépenses imprévues, en vertu d'ordres en Conseil, depuis le 1er juillet 1876 jusqu'à date, conformément à l'acte 39 Vic., chapitre I, cédule B. (*Pour distribution seulement.*)
- No. 24...** EXPOSITION DE LA NOUVELLE-GALLES DU SUD :—Etat des dépenses au compte de l'exposition de la Nouvelle-Galles du Sud, en vertu d'un mandat spécial de son Excellence le Gouverneur-Général, daté le 21 décembre 1876, pour \$25,000. (*Pas imprimé.*)
- No. 25...** CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Etat des réclamations faites par des particuliers ou des corporations en rapport avec la construction du chemin de fer Intercolonial, dans les limites de la province de Québec. (*Pas imprimé.*)
- Noms des divers évaluateurs qui ont été employés sur l'Intercolonial, dans les comtés de Témiscouata et de Rimouski, pour l'achat de terrains et l'évaluation de dommages. (*Pas imprimés.*)
- Réclamations produites au gouvernement pour les dommages causés par l'expropriation de terrains dans les dits comtés, et le montant alloué par les évaluateurs pour chacune de ces réclamations. (*Pas imprimées.*)
- Etat indiquant la dépense encourue par le gouvernement du Canada dans la construction de l'embranchement près de la Baie Courtney, vers le quai de ballastage, dans la cité de St. Jean. N.B., et pour l'achat de la propriété du quai Rankin comme terminus en eau profonde pour le dit chemin de fer. (*Pas imprimé.*)
- Contrat pour la construction d'une toiture en fer à la station d'Halifax; ainsi que les soumissions pour le dit contrat.
- Soumissions reçues pour la construction d'une station à voyageurs à Halifax; correspondance, etc. (*Pas imprimées.*)
- Correspondance se rattachant aux paiements faits à J. F. B. McCready et autres, du comté de Kings, pour dommages allégués avoir été causés par le feu, chemin de fer Intercolonial, et autres causes. (*Pas imprimée.*)
- Correspondance entre les autorités de St. Jean. N. B., et le gouvernement du Canada, dans le cas du Prolongement de la Baie Courtney du chemin de fer Intercolonial, jusqu'au quai de ballastage, et les terrains requis pour ces travaux. (*Pas imprimée.*)
- Correspondance entre le gouvernement et les parties intéressées de la paroisse du Bic, eu égard au changement de l'emplacement de la station du chemin de fer au dit endroit;—aussi, avec les parties intéressées de la paroisse de St. Octave de Métis, et des paroisses environnantes, demandant que la station de St. Octave soit placée dans un lieu plus convenable. (*Pas imprimée.*)
- Correspondance, entre les ouvriers sur la section 8 du chemin de fer Intercolonial et le gouvernement, se rattachant au non-paiement de leurs gages pour travaux faits sous le contrôle de John O'Donnell, agent de Duncan McDonald, entrepreneur de la dite section. (*Pas imprimée.*)
- Etat des accidents arrivés sur le chemin de fer Intercolonial dans le comté de Northumberland—le nombre de bestiaux tués, ainsi que les causes de ces accidents; aussi une liste des réclamations et des montants payés. (*Pas imprimé.*)
- Etat indiquant les ventes mensuelles de billets de saison et commués, à chaque station sur le chemin de fer Intercolonial, pour une période de dix-huit mois avant le 31 décembre dernier. (*Pas imprimée.*)

No. 25...	CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Etat indiquant toutes les réclamations contre le chemin de fer Intercolonial pour dommages ou pertes de toutes sortes causés à des particuliers par l'exploitation du dit chemin pendant l'année 1876. (<i>Pas imprimé.</i>)
	—Etat donnant de complets renseignements au sujet de l'arrangement entre le gouvernement et la compagnie des chars-palais Pullman, en vertu duquel ses chars sont placés sur le chemin de fer Intercolonial. (<i>Pas imprimé.</i>)
	—Etat indiquant les divers tarifs pour le transport du fret sur le chemin de fer Intercolonial depuis le 1er janvier 1875, ainsi que les divers changements faits à ceux; aussi, indiquant les taux spéciaux accordés depuis le 1er janvier 1876 à des personnes, compagnies ou stations particulières. (<i>Pas imprimé.</i>)
	—Correspondance relative à la propriété sur le chemin de la Savane, dans le comté de St. Jean, N. B., alléguée avoir été endommagée par le feu de locomotives. (<i>Pas imprimée.</i>)
	—Etat des soumissions faites depuis le 30 juin 1875 jusqu'au 31 décembre 1876, etc., pour roues, essieux, ressorts et autres accessoires, et pour bâtisses, abris à neige, etc., y compris les noms des soumissionnaires. (<i>Pas imprimé.</i>)
	—Correspondance avec la compagnie dite "Phoenixville Iron Company," ou toute autre personne agissant au nom d'une compagnie dans l'Etat de Pensylvanie, relativement à des offres pour toitures en fer, superstructures de ponts, plateformes tournantes, machines à vapeur, chars, etc., depuis le 31 décembre 1875. (<i>Pas imprimée.</i>)
	—Ordres en Conseil et correspondance concernant la nomination de M. James McAllister au poste de caissier du chemin de fer Intercolonial, la création de la charge d'auditeur fédéral à Moncton, la translation de M. McAllister à cette dernière charge, la nomination de M. Charles D. Thompson au poste de caissier, le renvoi subséquent de M. Thompson, l'abolition de la charge d'auditeur fédéral et la réinstallation de M. James McAllister au poste de caissier; aussi, au sujet des dispositions prises ultérieurement à l'égard de M. Thompson. (<i>Pas imprimés.</i>)
	—Etat des accidents arrivés sur le chemin de fer Intercolonial depuis le 1er juillet dernier, le lieu et la nature de l'accident, et le dommage causé, etc. (<i>Pas imprimé.</i>)
	—Contrats pour le transport des malles entre Wallace, dans le comté de Cumberland, et la station de Grenville, sur le chemin de fer Intercolonial, desservant les bureaux intermédiaires à Wallace Bridge, Six Mile Road, etc., jusqu'au 1er novembre dernier, quand la desserte de ces bureaux fut transférée à la station de Wentworth, ainsi que le contrat pour ce dernier service et le montant payé. (<i>Pas imprimés.</i>)
	—Rapport de tous les mesurages et estimations des diverses espèces de travaux exécutés sur la section 16, chemin de fer Intercolonial, par MM. King et Gough, et subséquemment par J. C. Gough, indiquant aussi les quantités et espèces réelles de travaux exécutés et dont il a été fait rapport. (<i>Pas imprimé.</i>)
	—Correspondance relative au charbon allégué avoir été retenu, confisqué, etc. (<i>Pas imprimée.</i>)
	—Correspondance en vertu de laquelle les employés du chemin de fer Intercolonial sont assurés par la Compagnie de Garantie du Canada. (<i>Pas imprimée.</i>)
	—Etat indiquant en vertu de quelle autorité deux maisons avec étales et dépendances furent construites, l'été dernier, à Moncton, pour l'usage de l'ingénieur local et du surintendant du trafic du chemin de fer Intercolonial; le montant dont la dépense était autorisée et le montant réellement dépensé. (<i>Pas imprimé.</i>)
	—Dépenses encourues pour changer la largeur de la voie du chemin de fer Intercolonial, et indiquant comment ces dépenses sont classifiées dans les comptes du chemin de fer. (<i>Pas imprimées.</i>)
	—Description et prix de chacun des travaux du chemin de fer Intercolonial, non imputables aux frais d'entretien ordinaires, qui ont été exécutés pendant les deux années expirées le 31 décembre 1876. (<i>Pas imprimés.</i>)
	—Etat indiquant (1) tout arrangement fait pour assurer les employés de l'Intercolonial contre les accidents; (2), les déductions mensuelles sur leurs gages ou salaires, à compte de la dite assurance; et (3), les détails de toutes sommes payées par le chemin de fer à compte de telle assurance. (<i>Pas imprimé.</i>)

- No. 25... CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Etat de toutes les dépenses faites pour construire le restaurant, agrandir le magasin d'entrepôt, construire des hangars pour le fret, etc., et autres travaux de même nature exécutés dans la cour de la station du chemin de fer, à Moncton, durant l'année 1876. (*Pas imprimé.*)
- Etat indiquant le nombre et les noms des personnes qui ont voyagé gratis sur l'Intercolonial et ses embranchements, depuis le 1er janvier 1876 jusqu'au 1er mars 1877; indiquant aussi en vertu de quelle autorité ces billets gratis ont été accordés. (*Pas imprimé.*)
- Etat indiquant le coût total du wagon appelé le wagon-palais du surintendant, y compris l'ouvrage fait par les artisans employés par les autorités du chemin de fer, etc. (*Pas imprimé.*)
- Etat de tous les paiements faits, en sus de leur salaire, au surintendant général et à tout employé du chemin de fer, y compris les conducteurs, chefs de gares et préposés aux billets, pendant l'année 1876. (*Pas imprimé.*)
- Etat indiquant les noms des employés du chemin de fer Intercolonial, résidant dans le comté de Northumberland—la date de leur nomination, leur nationalité, et le nombre d'entre eux qui étaient résidents du dit comté à la date de leur nomination, ainsi que les gages qu'ils reçoivent. (*Pas imprimées.*)
- No. 26... CASERNES DES JÉSUITES :—Réponse et réponse supplémentaire à une adresse, correspondance entre le gouvernement du Canada et celui de Québec, au sujet des casernes des Jésuites dans la cité de Québec, etc.
- No. 27... COUR SUPRÊME :—Règlements et statuts faits par les juges de la Cour Suprême et d'Echiquier depuis la dernière session. (*Pas imprimés.*)
- Réponse à une adresse, nombre de poursuites intentées devant la Cour Suprême, et le nombre de jugements rendus par la dite Cour. (*Pas imprimée.*)
- Réponse à une adresse, correspondance entre les gouvernements du Nouveau-Brunswick et du Canada, au sujet d'obtenir l'opinion de la Cour Suprême sur la question des pouvoirs de la législature locale d'accorder ou refuser des licences pour la vente des liqueurs spiritueuses.
- No. 28... COLLÈGE MCGILL :—Copie de tout contrat ou arrangement entre le gouvernement du Canada et le collège McGill, concernant une propriété, située dans la cité de Montréal, connue sous le nom de Palais de Cristal, et antérieurement occupée par le Bureau des Arts et Manufactures, et ensuite par le Conseil des Arts et Manufactures de la province de Québec. (*Pas imprimée.*)
- No. 29... IMMIGRATION, DÉPARTEMENT DE L', LONDRES :—Réponse à adresse, état des montants dépensés pour le bénéfice du Canada dans le bureau de l'immigration du gouvernement à Londres, Angleterre, et de toutes dépenses s'y rattachant, depuis le 30 juin jusqu'au 1er janvier dernier; aussi, la correspondance entre le gouvernement du Canada et son agent général, à Londres, relative aux changements dans le bureau de l'immigration à Londres. (*Pas imprimée.*)
- No. 30... ANNONCES :—Réponse à adresse, état indiquant les journaux auxquels le gouvernement a donné des annonces, pour les années 1872, 1873, 1874 et 1875, dans chacune des provinces du Canada, etc. (*Pas imprimée.*)
- Réponse à ordre, état des dépenses durant les années 1874, 1875 et 1876, pour annonces du gouvernement ou tout autre service public dans les journaux du Canada; aussi, le montant payé pour abonnements.
- No. 31... BONS ET SURETÉS :—Etat des bons et sûretés enregistrés au département du Secrétaire d'Etat du Canada, en date du 16 février 1877. (*Pas imprimé.*)
- No. 32... VIEUX CHATEAU ST. LOUIS :—Réponse à adresse, correspondance entre le gouvernement du Canada et celui de Québec, relative à l'échange d'une propriété appelée "Vieux Château St. Louis," dans la cité de Québec, pour celle de l'hôpital et des casernes des officiers, sur la rue St. Louis, dans la dite cité.
- No. 33... COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTREAL :—Réponse à adresse, état des salaires, honoraires et indemnité payés par les commissaires du havre de Montréal, à aucun membre ou employé de la dite Commission du Havre, depuis 1872. (*Pas imprimée.*)
- No. 34... COLLÈGE MILITAIRE, KINGSTON :—Réponse à ordre, nombre d'aspirants pour admission au collège militaire à Kingston, de chaque province, distinguant ceux d'origine française des autres. (*Pas imprimée.*)

- No. 35... AGENTS FINANCIERS, ETC.—Réponse à ordre, état de tout montant à l'avoir du Canada dans aucune banque, ou entre les mains d'aucun agent financier, ou autres personnes chez qui ces montants sont déposés en Canada ou ailleurs. (*Pas imprimée.*)
- No. 36... CHENAL ECARTÉ, ETC.—Réponse à ordre, toute dépense, détaillée, encourue pour le dragage d'un chenal à l'entrée du chenal Ecarté, dans le lac Ste. Claire. (*Pas imprimée.*)
- No. 37... PÊCHEURS, ST. LAURENT.—Réponse à adresse, correspondance entre les gouvernements fédéral et local de la province de Québec, concernant la détresse des pêcheurs résidents et des négociants qui demeurent sur le côté nord du fleuve St. Laurent, en Canada. (*Pas imprimée.*)
- No. 38... WALLACE ET MALAGASH.—Réponse à ordre, contrat pour le transport de la malle entre Wallace et Malagash, dans le comté de Cumberland, etc. (*Pas imprimée.*)
- No. 39... EMPRUNT.—Réponse à adresse, prospectus du ministre des Finances à Londres pour le dernier emprunt—un état du temps accordé pour la réception des soumissions, et l'époque à laquelle ces soumissions ont été fermées, ainsi que les montants offerts par les partis qui ont soumissionnés, et accordés à chacun d'eux respectivement.
- No. 40... ARTICLES FABRIQUÉS.—Réponse à ordre, indiquant les nature et valeur générales des articles fabriqués importés en Canada des Etats-Unis pendant les années 1874, 1875 et 1876.
- No. 41... MANITOBA.—Réponse à ordre, lettres entre le gouvernement du Canada et celui de Manitoba, relatives à l'aide devant être accordée aux colons. (*Pas imprimée.*)
- Réponse à ordre, état de toutes terres remises au gouvernement de Manitoba par le gouvernement du Canada, pour chemins. (*Pas imprimée.*)
- Réponse à ordre, correspondance relative à la distribution de terres des Métis, dans la province de Manitoba. (*Pas imprimée.*)
- No. 42... CHEMINS DE FER, NOUVEAU-BRUNSWICK.—Réponse à adresse, correspondance entre le gouvernement du Canada ou des compagnies dans le Nouveau-Brunswick, depuis le 1er janvier 1874, relative à l'aide devant être donnée pour la construction de chemins de fer dans cette province. (*Pas imprimée.*)
- No. 43... OFFENSES CAPITALES.—Réponse à ordre, toutes condamnations pour offenses capitales entre le 1er juillet 1867 et le 31 décembre 1876, indiquant les noms des condamnés, la nature du crime, l'action de l'Exécutif et la date.
- No. 44... LORANGER, l'hon. M.—Réponse à adresse, pétitions le T. D. Latour et autres, datées le 5 juin 1874 et le 2 novembre 1875, présentées au gouvernement, concernant l'hon. juge Loranger, et toute correspondance y relative. (*Pas imprimée.*)
- Réponse à adresse, pétition de J. B. Brousseau, écr., de la ville de Sorel, datée le 24 février 1876, concernant l'hon. juge Loranger. (*Pas imprimée.*)
- No. 45... CHIRURGIENS SUR LES STEAMERS BRITANNIQUES.—Réponse à adresse, correspondance entre les gouvernements du Canada et impérial, ou toute compagnie de steamers ou particulier, concernant la qualification des chirurgiens sur les steamers britanniques, ou autres navires à passagers faisant voile à et de ports anglais.
- No. 46... DIGUE "DOMINION".—Réponse à ordre, toutes instructions ou ordres du département des Travaux Publics relatifs à la destruction, par force, en juillet dernier, de la digue appelée "Dominion," sur le lac du Diable, dans le comté d'Addington. (*Pas imprimée.*)
- No. 47... BRISE-LAMES DE VICTORIA.—Réponse à ordre, rapports en la possession du département des Travaux Publics se rattachant au brise-lames de Victoria, îles de Wood, Ile du Prince-Edouard; aussi, toute correspondance y relative, reçue du gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard. (*Pas imprimée.*)
- No. 48... CITADELLE DE QUÉBEC.—Réponse à ordre, contrat entre le gouvernement ou toute personne ou compagnie pour ouvrage fait à la citadelle de Québec en 1874 et 1875; 20. copies de tous arrangements pour la construction de partie de ces travaux. (*Pas imprimée.*)
- No. 49... CHEMINS DE FER DANS LA NOUVELLE-ECOSSE.—Réponse à ordre, taux spéciaux accordés à toutes compagnies ou particuliers pour le transport du fret sur les chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse ou du Nouveau-Brunswick, ainsi que les noms des compagnies ou particuliers. (*Pas imprimée.*)
- No. 50... RAILS.—Réponse à ordre, quantité de vieux rails en la possession du gouvernement, indiquant aussi s'ils sont de telle nature à pouvoir servir à aider à la construction d'embranchements de chemins de fer.

- No. 51...** COMMISSAIRES DES SAUVAGES, NOUVELLE-ECOSSE :—Réponse à ordre, nombre de commissaires pour octrois aux Sauvages dans la Nouvelle-Ecosse; les comtés sur lesquels chacun préside, et le montant placé annuellement entre les mains de chacun. (*Pas imprimée.*)
- No. 52...** MORRIS, HON. ALEXANDER :—Réponse à adresse, instructions à l'honorable Alexander Morris, lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest. (*Pas imprimée.*)
- No. 53...** POIDS ET MESURES, ACTE DES :—Réponse à ordre, instructions du département du Revenu de l'Intérieur aux inspecteurs relatives à l'Acte des poids et mesures; ainsi que les noms et salaires de chaque inspecteur et sous-inspecteur.
- Correspondance relative au fonctionnement de l'Acte des poids et mesures. (*Pas imprimée.*)
- No. 54...** VICE-AMIRAUTÉ, COUR DE :—Réponse à adresse, correspondance entre les gouvernements du Canada et de la ci-devant Province du Canada, et le gouvernement impérial, concernant l'extension de la juridiction de la Cour de Vice-Amirauté sur les eaux intérieures du Canada.
- No. 55...** GRAND-TRONC, CHEMIN DE FER DU :—Correspondance relative aux troubles sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc du Canada.
- correspondance au sujet des arrangements effectués, permettant aux chars de la compagnie du chemin de fer Intercolonial de passer sur cette partie du chemin de fer Grand-Tronc entre la Rivière-du-Loup et la Pointe-Lévis.
- No. 56...** HÔPITAL DE MARINE, QUÉBEC :—Réponse à ordre, rapport de M. Langmuir sur l'hôpital de marine, Québec. (*Pas imprimée.*)
- No. 57...** PACIFIQUE, CHEMIN DE FER DU :—Réponse à adresse, rapports faits au sujet de la construction de l'embranchement de la Baie Georgienne du chemin de fer du Pacifique, en vertu du contrat avec l'hon. A. B. Foster, ainsi qu'un état du service ou des services pour lesquels la somme de \$109,000.50 a été payée au dit A. B. Foster à compte du dit contrat. (*Avec carte.*)
- Correspondance entre le gouvernement et les entrepreneurs pour la construction du télégraphe du Pacifique.
- Réponse à ordre, soumissions reçues pour la construction du contrat No. 15, chemin de fer canadien du Pacifique. (*Pas imprimée.*)
- Réponse à ordre, documents se rattachant à l'adjudication de la section 15 du chemin de fer canadien du Pacifique, ainsi que copie des annonces pour ces soumissions.
- Etat indiquant la quantité de terres achetées pour chemins de fer, par le gouvernement, sur la Kaminisquia, pour un terminus du chemin de fer canadien du Pacifique, les personnes de qui ces terres ont été achetées et le montant payé pour icelles. Aussi, copie de toute correspondance entre le gouvernement et la municipalité de Shuniah, débarcadère du Prince Arthur, concernant le terminus ou l'aide au dit chemin de fer.
- Message et correspondance se rattachant à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique.
- Etat indiquant le coût de la construction du chemin de fer canadien du Pacifique. (*Pas imprimé.*)
- Contrats pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, ainsi qu'un état du montant dépensé pour sa construction, en vertu des dispositions de l'acte 37 Victoria, chap. 14, sec. 9. (*Pas imprimés.*)
- No. 58...** BLOOMSBURG :—Réponse à ordre, correspondance avec le Maître-Général des Postes au sujet des accusations portées contre le maître de poste de Bloomsburg, dans le comté de Norfolk. (*Pas imprimée.*)
- No. 59...** IMPRESSIONS ET PAPETERIE, DÉPARTEMENT DES POSTES :—Réponse à ordre, indiquant les montants payés pour impression et papeterie pour le département des Postes pendant les années 1875 et 1876 respectivement à d'autres qu'aux entrepreneurs à Ottawa, etc.
- No. 60...** COLLET, M. :—Réponse à ordre, correspondance et documents relatifs à la démission de M. Collet, comme maître de poste de St. Henri, dans le comté de Lévis. (*Pas imprimée.*)
- No. 61...** BÉTAIL—IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS, ETC. :—Réponse à ordre, état classifié des importations et exportations du bétail, indiquant leur provenance et destination, pour chaque trimestre, depuis le 1er mars 1875 jusqu'au 1er janvier 1877, et pour le mois de janvier 1877.

- No. 62... **GRAND BRAS D'OR** :—Réponse à ordre, correspondance concernant le maître de poste de Grand Bras d'Or, et la raison pour laquelle McLeod n'obtint pas la situation après y avoir été nommé. (*Pas imprimée.*)
- No. 63... **OFFICIERS PRÉPOSÉS AUX SAISIES ET AU DÉBARQUEMENT** :—Réponse à ordre, correspondance avec John Baine, Angus Morrison et Charles S. Campbell, concernant leurs démissions comme préposés aux saisies et au débarquement à Grand Bras d'Or.
- No. 64... **GYPSE** :—Réponse à ordre, tout gypse ou plâtre de Paris importé des Etats-Unis en Canada, indiquant les ports et endroits d'où il provient, ainsi que les ports du Canada où il est entré. (*Pas imprimée.*)
- No. 65... **SUCRE IMPORTÉ, ETC.** :—Réponse à ordre, état, du 1er janvier 1875 au 1er janvier 1877, indiquant les quantités des diverses espèces de sucres importés d'Europe, des Antilles Anglaises et étrangères et des Etats-Unis.
- No. 66... **RIVIÈRE DE L'ÎLE À LA PERDRIX, ETC.** :—Réponse et réponse supplémentaire à ordre, correspondance relative à l'amélioration du havre à l'embouchure de la rivière de l'Île à la Perdrix. (*Pas imprimées.*)
- No. 67... **HAVRE D'INGONISH** :—Réponse à ordre, soumissions et contrats pour la construction d'un havre à Ingonish, Nouvelle-Ecosse, etc. (*Pas imprimée.*)
- Réponse, plans du contrat pour la construction du havre d'Ingonish (étant partie du contrat), aussi le rapport de l'ingénieur consentant à ce que les plans et devis originaux soient modifiés, et la correspondance à ce sujet. (*Pas imprimée.*)
- No. 68... **SÉNATEURS, NOUVEAUX** :—Réponse à adresse, correspondance entre les gouvernements du Canada et impérial depuis 1873, au sujet de la nomination de nouveaux sénateurs au Sénat, tel que pourvu par la section 26 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.
- Réponse à adresse, toute correspondance entre les gouvernements du Canada et impérial depuis le mois d'octobre 1873, jusqu'au 31 décembre 1874, concernant la nomination de nouveaux sénateurs au Sénat du Canada. (*Pas imprimée.*)
- No. 69... **CREIGHTON, JOSEPH** :—Réponse à adresse, correspondance avec le gouvernement relative à la nomination, l'année dernière, de Joseph Creighton comme préposé à l'engagement des matelots au port de Lunenburg, Nouvelle-Ecosse. (*Pas imprimée.*)
- No. 70... **LAC HURON, SERVICE DE LA MALLE SUR LE, ETC.** :—Réponse à adresse, annonce ou avis demandant des soumissions pour le service de la malle, pour la saison de 1876, sur les lacs Huron et Supérieur, entre des ports sur le lac Huron et la Baie Georgienne, le débarcadère du Prince Arthur, Duluth, etc. (*Pas imprimée.*)
- No. 71... **SYDNEY, HÔPITAL DE MARINE** :—Réponse et réponse supplémentaire à ordre, argent dépensé pour la construction d'un hôpital de marine à Sydney, Cap-Breton. (*Pas imprimées.*)
- No. 72... **CHARS SUR CHEMINS DE FER, CHANGEMENT MUTUEL DE, ETC.** :—Réponse à ordre, état de tout arrangement fait avec les chemins de fer du gouvernement et la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc, au sujet du changement mutuel de chars pour le transport des passagers et du fret. (*Pas imprimée.*)
- No. 73... **RIVIÈRE SYDENHAM, RELEVÉS, ETC.** :—Réponse à ordre, état détaillé des dépenses encourues et des argents payés pour relevés sur le bras nord de la rivière Sydenham. (*Pas imprimée.*)
- No. 74... **BAIE ST. PAUL, ETC.** :—Réponse à ordre, rapport de M. Kingsford sur les jetées à la Baie St. Paul, les Eboulements et la Malbaie, dans l'été de 1876. (*Pas imprimée.*)
- No. 75... **HAVRE DE GODERICH, TRAVAUX DU** :—Réponse à adresse, ordres en Conseil concernant les travaux du havre de Goderich.
- No. 76... **MILICIENS DE 1812-15** :—Réponse à ordre, indiquant les noms des vétérans qui ont prouvé leur droit de partager dans la somme de \$50,000, votée à la dernière session du Parlement en faveur des miliciens de 1812-15.

MATIÈRES DU VOLUME No. 9.

- No. 77... **RAILS D'ACIER** :—Réponse à adresse, état indiquant l'usage qui a été fait, pendant l'année 1876, de toute partie des rails d'acier achetés par le gouvernement pendant les années 1874 et 1875.
- Réponse à ordre, état de tous les comptes payés se rattachant à l'achat de 50,000 tonnes de rails d'acier, attaches, etc., pour le chemin de fer du Pacifique.

- No. 78...** CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT, PROVINCES MARITIMES :—Réponse à adresse, indiquant le nombre de tonnes de fret transporté sur les chemins de fer du gouvernement dans les provinces maritimes, pendant le trimestre expiré le 31 décembre 1875. (*Pas imprimée.*)
- No. 79...** CANAL ST. PIERRE, C.B. :—Réponse à adresse, toute correspondance durant l'année écoulée au sujet de l'agrandissement du canal St. Pierre, dans l'île du Cap-Breton. (*Pas imprimée.*)
- No. 80...** BILLETS FÉDÉRAUX :—Réponse à adresse, état indiquant le montant des billets fédéraux qui ont été rachetés en or depuis le 1er jour de septembre 1874 jusqu'au 31 décembre 1875, indiquant le noms des banques ou particuliers qui en ont fait la demande, ou à qui cet argent a été payé. (*Pas imprimée.*)
- Réponse à ordre, comptes des billets fédéraux de la dénomination de une et deux piastres, payables à Victoria, qui ont été expédiés au sous-receveur-général de la province de la Colombie-Britannique, durant chaque année, depuis l'entrée de cette province dans la Confédération. (*Pas imprimée.*)
- No. 81...** SYDNEY A LA BAIE AUX VACHES, MALLES :—Réponse à adresse, contrats passés durant l'année 1876, pour le transport des malles de Sa Majesté de Sydney à la Baie aux Vaches, les Petite et Grande Baies des Glaces et Bridgeport, dans le comté du Cap-Breton. (*Pas imprimée.*)
- No. 82...** FORCE DE MILICE VOLONTAIRE DU CANADA :—Réponse à ordre, les noms de tous les sous-adjudants généraux et majors de brigade, dans l'état-major de la force de milice volontaire du Canada le 1er janvier 1876. (*Pas imprimée.*)
- No. 83...** BARNARD, F. J. :—Réponse à adresse, correspondance entre le gouvernement du Canada et F. J. Barnard, écrivain, entrepreneur des lignes télégraphiques dans la Colombie-Britannique, depuis le 26 mai 1875.
- Réponse à ordre, état indiquant toute somme d'argent payée à F. J. Barnard, entrepreneur des lignes télégraphiques de la Colombie-Britannique, depuis le 10 février 1875. (*Pas imprimée.*)
- No. 84...** HAVRE EAGLE :—Réponse, rapport de l'ingénieur chargé de faire un relevé du havre Eagle, comté d'Elgin, afin de voir s'il est convenable pour un havre de refuge; aussi, une carte du dit havre. (*Pas imprimée.*)
- No. 85...** JONCTION DE SCOTT :—Réponse à ordre, correspondance avec l'inspecteur des bureaux de poste de la division de Québec, relative au contrat pour le transport des malles entre la Jonction de Scott, dans le comté de Beauce, et la paroisse de St. Bernard, dans le comté de Dorchester. (*Pas imprimée.*)
- No. 86...** GRAND SCEAU, NOUVELLE-ECOSSE :—Réponse et réponse supplémentaire à adresse, toute correspondance relative au Grand Sceau de la province apposé sur tous les documents qui le requéraient avant la Confédération.
- No. 87...** GRAHAM, WILLIAM :—Réponse à ordre, correspondance entre Sarah Graham, veuve, et le gouvernement, au sujet d'une demande d'aide en conséquence de la réduction du salaire et de la mort subséquente de feu William Graham, ci-devant messager de la Chambre. (*Pas imprimée.*)
- No. 88...** ECLUSES DE FORT FRANCIS, ETC. :—Réponse à adresse, toute correspondance relative à la construction des écluses ou du canal de Fort Francis.
- No. 89...** ACTES PROVINCIAUX, DÉSAYEU D' :—Réponse à adresse, toute correspondance entre les gouvernements fédéral et provinciaux depuis la Confédération, concernant le désaveu d'actes provinciaux, ou l'action prise à l'égard des actes provinciaux réservés.
- Réponse à adresse, correspondance entre les gouvernements fédéral et impérial, au sujet du mode d'exercer le pouvoir de désavouer des actes provinciaux.
- No. 90...** PHARE DE RONDEAU :—Réponse à ordre, indiquant en détail le coût de la construction du phare au havre de refuge de Rondeau. (*Pas imprimée.*)
- No. 91...** RIOUX NICOLAS :—Réponse supplémentaire à ordre, correspondance entre le gouvernement et les censitaires de la seigneurie Nicholas Rioux, dans le comté de Rimouski, au sujet de la taxe qu'ils paient aux seigneurs, au lieu de journées de corvée. (*Pas imprimée.*)
- No. 92...** POLICE FÉDÉRALE :—Etat annuel, en vertu de 31 Victoria, chap. 73, sec. 6, indiquant la moyenne du nombre de la police fédérale employée durant chaque mois de l'année expirée le 31 décembre 1876; les gages payés et les frais de route s'y rattachant. (*Pas imprimé*)

- No. 93...** MALT, DROIT SUR LE :—Réponse à ordre, instructions données par le département du Revenu de l'Intérieur à ses officiers, relativement au temps où le droit additionnel sur le malt doit être mis à effet. (*Pas imprimée.*)
- Réponse à ordre, état mensuel du malt sorti de l'entrepôt depuis le 1er juillet 1876 jusqu'au 28 février 1877. (*Pas imprimée.*)
- No. 94...** SAUVAGES DE TOBIQUE :—Réponse à ordre, correspondance entre le gouvernement et les Sauvages de Tobique au sujet de la nomination d'un agent résidant à cet endroit. (*Pas imprimée.*)
- No. 95...** LE CRÉDIT FONCIER DU BAS-CANADA :—Etat des biens et affaires (actif et passif) de la compagnie connue sous le nom de : "Le Crédit Foncier du Bas-Canada," incorporée en vertu du chapitre 102 des statuts du Canada, 36 Vic., (1873), etc. (*Pas imprimé.*)
- No. 96...** UNION POSTALE DE BERNE :—Réponse à adresse, toute correspondance relative au moyen de mettre le Canada dans une position aussi favorable que celle de tout pays étranger, en vertu des dispositions de l'union postale faite à Berne, le 9 octobre 1874. (*Pas imprimée.*)
- No. 97...** BALANCES PÉRIMÉES, ETC. :—Réponse à ordre, rapport de tous les montants transportés, par ordres en Conseil, à la fin de l'année fiscale, sous l'autorité du chapitre 2 de l'acte de la dernière session; copie des ordres en Conseil et un état des balances périmées non dépensées dans les trois mois de cette date; aussi, un état de tous les montants transportés par ordre en Conseil depuis le 1er juillet 1867, montrant les sommes véritablement dépensées dans chaque cas et l'autorité parlementaire les autorisant. (*Pas imprimée.*)
- No. 98...** "NORTHERN LIGHT" :—Réponse à adresse, état indiquant le nombre de voyages faits par le steamer *Northern Light* entre Georgetown, I. P. E., et Pictou, ou à et de l'île Pictou, N.-E.; le nombre de malles et de passagers transportés par le dit vapeur à chaque voyage. (*Pas imprimée.*)
- Réponse à ordre, état montrant le coût total du steamer *Northern Light*, avec un compte détaillé de toutes dépenses relatives à ce steamer, jusqu'au 31 janvier dernier. (*Pas imprimée.*)
- Réponse à ordre, contrat avec M. Sewell pour construire le steamer *Northern Light*; rapport de l'inspecteur et agent du gouvernement relatif à cette construction. (*Pas imprimée.*)
- No. 99...** MARINE MARCHANDE :—Réponse à adresse; correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et le gouvernement impérial au sujet de la législation concernant la marine marchande. (*Pas imprimée.*)
- Instructions données à M. William Smith, député du ministre de la Marine et des Pêcheries, concernant le même sujet, lors de sa mission récente en Angleterre. (*Pas imprimées.*)
- Correspondance concernant telle mission, échangée entre le ministre de la Marine et des Pêcheries et le dit député, avec le rapport de ce dernier au sujet de cette mission. (*Pas imprimée.*)
- No. 100...** NAVIRES CANADIENS VENDUS EN FRANCE :—Réponse à adresse, correspondance entre le gouvernement du Canada, le gouvernement impérial et autres personnes et gouvernements relative au droit imposé sur les navires canadiens vendus en France.
- No. 101...** COMMUNICATION À LA VAPEUR, I. P. E. :—Réponse à adresse, rapport indiquant quelles mesures ont été prises par le gouvernement concernant l'établissement d'une ligne de communication à la vapeur, durant l'hiver, entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, conformément aux termes de l'union. (*Pas imprimée.*)
- No. 102...** EXPOSITION INTERNATIONALE, PHILADELPHIE, 1876 :—Rapport de la Commission Canadienne sur. (*Pas ré-imprimé pour les documents de la session.*)
- No. 103...** REVENU PAYÉ PAR CHAQUE PROVINCE, ETC. :—Réponse à ordre, état, aussi exact que possible, montrant le revenu payé par chaque province de la Confédération et montant qui a été dépensé au compte du Canada durant les cinq dernières années.
- No. 104...** NAVIGATION DES CANAUX AMÉRICAINS :—Réponse à adresse, correspondance entre les gouvernements du Canada, des Etats-Unis et impérial, au sujet de la navigation des rivières et canaux américains.
- No. 105...** HOUILLE IMPORTÉE EN CANADA :—Réponse à adresse, quantités et valeur de la houille importée en Canada, pour les six mois expirés le 31 décembre 1876.

- No. 106.. CHENAL DE LA BARRE DU FER-À-CHEVAL, RIVIÈRE MIRAMICHI :—Réponse à ordre, correspondance entre le ministre des Travaux Publics et l'officier préposé aux travaux de dragage et au creusement du chenal de la barre du Fer-à-Cheval, à l'entrée de la rivière Miramichi. (*Pas imprimée.*)
- No. 107.. BRISE-LAMES D'ARICHAT OUEST :—Réponse à ordre, rapports et plans relatifs au brise-lames d'Arichat Ouest, dans le comté de Richmond, Nouvelle-Ecosse. (*Pas imprimée.*)
- No. 108.. PÊCHE DE L'ÉPERLAN, HAVRE DE BATHURST :—Réponse à adresse, ordres en Conseil relatifs à la pêche de l'éperlan dans le havre de Bathurst. (*Pas imprimée.*)
- No. 109.. AUTORITÉS DE PILOTAGE, CAP-BRETON :—Réponse à ordre, rapports des autorités de pilotage du Cap-Breton, pour l'année 1876, donnant les noms des pilotes et le montant payé à chacun d'eux. (*Pas imprimée.*)
- No. 110.. LIQUEURS ENIVRANTES, VENTE DE, ETC. :—Réponse à adresse, correspondance entre le gouvernement et les lieutenants-gouverneurs des différentes provinces, touchant la juridiction relative des parlements fédéral et provincial sur la fabrication et la vente des liqueurs enivrantes. (*Pas imprimée.*)
- No. 111.. PETITE BAIE DES GLACES, DROITS DE HAVRE, ETC. :—Réponse à ordre, rapport du maître de havre de la Petite Baie des Glaces, Nouvelle-Ecosse, pour l'année expirée le 31 décembre 1876, montrant le montant des droits perçus et les noms de tous les navires qui ont payé ces droits ; aussi toute la correspondance relative au maître de havre de la Petite Baie des Glaces, N.-E. (*Pas imprimée.*)
- No. 112.. HAVRE DE TORONTO :—Réponse à ordre, état montrant la nature et l'étendue des améliorations faites au havre de Toronto durant l'année dernière. (*Pas imprimée.*)
- No. 113.. PONT SUR LE COURSIER DE DÉCHARGE À LA GRANDE-ÎLE, ETC. :—Réponse à ordre, correspondance entre le gouvernement et le Conseil du comté de Carleton, relativement à un pont sur le coursier de décharge à la Grande-Île. (*Pas imprimée.*)
- No. 114.. CANAL DE LA CULBUTE :—Réponse à ordre, correspondance entre le département des Travaux Publics et l'ingénieur préposé au canal de la Culbute, au sujet de la pétition d'Elizabeth Sullivan, du township de Pembroke, dans le comté de Renfrew, demandant une indemnité pour des dommages qu'elle prétend avoir éprouvés par suite de la construction d'une digue au dit canal de la Culbute. (*Pas imprimée.*)
- No. 115.. PORT HOOD, HAVRE DE :—Réponse à ordre, rapports et plans faits par les ingénieurs sous la direction du gouvernement du Canada, relativement au havre de Port Hood. (*Pas imprimée.*)
- No. 116.. RIVIÈRE RIDEAU, VILLAGE DE WELLINGTON :—Réponse à adresse, correspondance entre le gouvernement et le Conseil du comté de Carleton, relativement à un pont sur la rivière Rideau, au village de Wellington. (*Pas imprimée.*)
- No. 117.. RIVIÈRE ST. JEAN, N.-B. :—Réponse à ordre, rapports faits par l'ingénieur ou les ingénieurs des Travaux Publics, au sujet des améliorations effectuées dans la navigation de la rivière St. Jean, N.B., depuis le mois de juin 1871. (*Pas imprimée.*)
- No. 118.. PERSONNEL JUDICIAIRE, MONTRÉAL :—Réponse à adresse, correspondance, depuis la dernière session, entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de Québec, relative au personnel judiciaire du district de Montréal. (*Pas imprimée.*)
- No. 119.. COMPAGNIES DE TÉLÉGRAPHES SOUS-MARINS, ETC. :—Réponse à adresse, correspondance entre la compagnie du câble sous-marin dite la Compagnie de télégraphe Anglo-Américaine, ou toute autre compagnie de télégraphe et le gouvernement, ainsi que tous arrêtés du Conseil s'y rattachant, depuis le 21 mars 1876.
- No. 120.. HAVRE DE MONTRÉAL, COMMISSAIRES DU :—Réponse à ordre, état, aussi exact que possible, indiquant le montant payé par chaque bateau à vapeur aux commissaires du havre de Montréal, pendant la saison de 1875-76, pour quaiage, ainsi que le nom et la longueur de tel bateau à vapeur. (*Pas imprimée.*)
- No. 121.. MORRIS, HON. ALEXANDER :—Réponse à adresse, instructions à l'hon. Alex. Morris, lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest ; aussi, copie de tous ordres en Conseil y relatifs depuis leur organisation, et non encore publiés ; aussi, copie de tous rapports ou correspondance officielle entre le lieutenant-gouverneur et le gouvernement du Canada depuis la date de sa nomination.

- No. 122.. HAVRE DE LA BAIE ASPY, VICTORIA :—Réponse à ordre, rapport de l'ingénieur du gouvernement sur la possibilité de creuser le havre de la Baie Aspy, Victoria, de manière à y admettre des navires d'un certain tonnage, pendant l'année 1872. (*Pas imprimée.*)
- No. 123.. BUREAUX DE POSTE ET DE DOUANE DU CANADA :—Réponse à ordre, état indiquant le nombre de bureaux de poste et de douane possédés par le gouvernement fédéral, désignant ceux des édifices qui ont été construits depuis 1867, et les noms des cités ou villes où ils sont situés. (*Pas imprimée.*)
- No. 124.. ESQUIMALT, BASSIN DE RADOUB D' :—Réponse à adresse, correspondance, soit par dépêches télégraphiques ou autrement, relative au bassin de radoub à Esquimalt, depuis le mois de juillet 1874. (*Pas imprimée.*)
- No. 125.. QUÉBEC AU LAC ST. JEAN, CHEMIN DE FER DE :—Réponse à ordre, correspondance relative à l'octroi d'une somme d'argent par le gouvernement fédéral, pour aider à la construction du chemin de fer de Québec au lac St. Jean. (*Pas imprimée.*)
- No. 126.. SAC DE MALLE, PERTE DE, ETC. :—Réponse à ordre, correspondance entre le Maître-Général des Postes et l'inspecteur des postes à Halifax, ou tout autre officier des postes, au sujet de la perte d'un sac de malle entre Truro et Halifax. (*Pas imprimée.*)
- No. 127.. MOWATT, JOHN :—Réponse à ordre, commission ou autre document nommant John Mowat au poste d'officier des pêcheries, dans le comté de Nistigouche, dans la province du Nouveau-Brunswick. (*Pas imprimée.*)
- No. 128.. BARRAGES OU CLAIRES :—Réponse à ordre, nombre de personnes qui ont obtenu des licences ou la permission du département de la Marine et des Pêcheries de placer des barrages ou claires pour prendre du poisson aux pointes de terre ou aux caps dans les provinces maritimes. (*Pas imprimée.*)
- No. 129.. NOTRE-DAME DE GRACE ET STE. CUNÉGONDE :—Réponse à ordre, requêtes concernant l'établissement d'un bureau de poste à Notre-Dame de Grâce près de Montréal, et d'un autre à Ste. Cunégonde, partie du territoire de la ville de St. Henri, dans le comté d'Hochelaga, récemment érigée en municipalité séparée. (*Pas imprimée.*)
- No. 130.. NORRIS, J. G. :—Réponse à adresse, correspondance relative à la nomination de J. G. Norris comme sous-percepteur des douanes à Kootenay, dans la Colombie-Britannique. (*Pas imprimée.*)
- No. 131.. GOËLETTE "NAPIER" :—Réponse à ordre, correspondance relative à la saisie de la goëlette "Napier," à Ingonish, en 1872, pour contrebande, et un état montrant si l'honorable Wm. Ross a retiré ses obligations pour la libération de ce bâtiment. (*Pas imprimée.*)
- No. 132.. WARREN, WM. :—Réponse à ordre, correspondance relative à la mise à la retraite de William Warren, ci-devant percepteur de douanes au port de Whitby, Ontario. (*Pas imprimée.*)
- No. 133.. VICTORIA ET KOOTENAY, STATIONS DE DOUANES :—Réponse à adresse, correspondance échangée entre le gouvernement et M. C. T. Dupont ou toute autre personne, relativement à son inspection des diverses stations de douane entre Victoria et Kootenay, en 1876.
- No. 134.. NEWCASTLE, ONT., ÉTABLISSEMENT DE PISCICULTURE :—Réponse à ordre, état indiquant le titre du gouvernement relativement aux terrains et autres propriétés faisant partie de l'établissement de pisciculture à Newcastle, Ontario. (*Pas imprimée.*)
- No. 135.. NOUVEAU-BRUNSWICK, EAUX NON-SUJETTES À LA MARÉE :—Réponse à ordre, copie de tous les baux de droit de pêche dans les eaux non-sujettes à la marée du Nou.-Brunswick. (*Pas imprimée.*)
- No. 136.. COVE FIELD, QUÉBEC :—Réponse à ordre, instructions données pour la division de cette propriété de l'artillerie à Québec connue sous le nom de "Cove Field"; le coût de cette division, etc. (*Pas imprimée.*)
- No. 137.. DÉPÔTS DU GOUVERNEMENT DANS LES BANQUES, ETC. :—Réponse à ordre, états des dépôts du gouvernement dans les différents banques du Canada le premier jour de chaque mois, depuis le 1er janvier 1876 jusqu'au 1er janvier 1877 inclusivement, ainsi que les agences de ces banques et autres banques à Londres.
- No. 138.. ALAMBICS ILLICITES :—Réponse à ordre, état indiquant le nombre d'alambics illicites saisis par les officiers du revenu du Canada en 1873, '74, '75. (*Pas imprimée.*)
- No. 139.. HAVRE DE CASCUMPEC :—Réponse à adresse, relevé et rapport des améliorations du havre de Cascumpec, I. P. E., faits par C. E. Perley, écrivain, I. C. (*Pas imprimée.*)
- No. 140.. MUSÉE DE MONTRÉAL :—Réponse à adresse, correspondance entre le directeur de l'exploration géologique et le ministre de l'Intérieur depuis le 1er avril 1873, au sujet de transférer le musée et son personnel de Montréal à Ottawa.

- No. 141.. CANAL RIDEAU :—Réponse à ordre, indiquant les quantité et prix du terrain acheté dans le but de construire et entretenir la partie du canal Rideau, d'Ottawa à Kingston. (*Pas imprimée.*)
- No. 142.. RETARDEMENT DES MALLES, ETC., GRAND-TRONC :—Réponse à ordre, état indiquant la dépense encourue par le département des Postes pour le transport des malles en bas de Québec, pendant tout le temps que les trains du Grand-Tronc ont été arrêtés par la neige, durant les hivers de 1874, 1875 et 1876. (*Pas imprimée.*)
- No. 143.. STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER DU CANADA :—Rapport pour les années 1875-76.
- No. 144.. SERVICE CIVIL :—Réponse, en partie, à ordre, certains renseignements à l'égard des divisions intérieures et extérieures du service civil du Canada.
- Réponse à ordre, nom des personnes nommés à quelque emploi entre le 1er janvier et le 7 novembre 1873 ; les noms des employés dont les salaires ont été augmentés durant cette période ; et les noms de ceux ainsi nommés dont la nomination fut annulée après le 7 novembre. (*Pas imprimée.*)
- No. 145.. RAPPORT D'INGÉNIEURS :—Réponse à adresse, rapports et estimations de l'ingénieur sur les travaux qui doivent être faits aux ports et localités suivants, savoir : Arisaig, N.-E., Annapolis, N.-E., etc., etc. (*Pas imprimée.*)
- No. 146.. OFFICIERS DU GOUVERNEMENT, I.P.E. :—Réponse à adresse, état indiquant les noms des employés du gouvernement à l'Île du Prince-Édouard, spécifiant la nature de leur emploi, la date de leur nomination, et leur salaire.
- No. 147.. CHARBONNEAU ET CÔTÉ :—Réponse à adresse, requête se plaignant de l'injustice faite par les commissaires du havre de Montréal, ou par quelqu'un à leur service, par la démission de Pierre Charbonneau, Pierre Côté et plusieurs autres, employés aux travaux des dits commissaires sur le fleuve St. Laurent. (*Pas imprimée.*)
- No. 148.. BUSHBY, ARTHUR T. :—Réponse à adresse, correspondance entre le gouvernement du Canada et celui de la Colombie-Britannique au sujet de la nomination d'un juge de cour de comté pour le district de New Westminster, à la place d'Arthur T. Bushby, décédé. (*Pas imprimée.*)
- No. 149.. BUFFLE DANS LES T. N. O., CONSERVATION DU :—Réponse à adresse, communications du premier Conseil des territoires du Nord-Ouest relativement à la conservation du buffle ; aussi, tous ordres en Conseil ou actes passés par le gouvernement actuel des territoires du Nord-Ouest dans ce but. (*Pas imprimée.*)
- No. 150.. PARRY SOUND, HAVRE DE :—Réponse à ordre, rapports de l'ingénieur relatifs au relevé du havre de Parry Sound fait par M. Michaud, I.O., et autres, en 1876. (*Pas imprimée.*)
- No. 151.. MARQUETTE, MANITOBA, TERRES A BOIS DANS :—Réponse à ordre, état indiquant la quantité de terres à bois dans le comté de Marquette, et le nombre de licences pour couper du bois vendues ou accordées par le bureau des terres fédérales, à Manitoba, durant les trois dernières années, à des personnes qui n'étaient pas des colons. (*Pas imprimée.*)
- No. 152.. AIGUILLES DE CROISEMENT, CHEMINS DE FER :—Réponse à adresse, état indiquant le nombre d'accidents causés par les aiguilles de croisement, les endroits où ces accidents sont arrivés et les particularités y relatives, pour les cinq années expirées le 31 décembre dernier. (*Pas imprimée.*)
- No. 153.. TERRES DES SAUVAGES, C.-B. :—Réponse à adresse, correspondance entre les gouvernements fédéral et local, en 1876, concernant le règlement de la question des terres des Sauvages dans la Colombie-Britannique. (*Pas imprimée.*)
- No. 154.. KIDSTON, WILLIAM :—Réponse à ordre, correspondance relative aux défalcons de l'ex-percepteur des douanes, William Kidston, au port de Baddeck. (*Pas imprimée.*)
- No. 155.. COLWELL, WILLIAM :—Réponse à ordre, correspondance concernant la démission de William Colwell, garde-clefs, division des douanes, à St. Jean, N.B. (*Pas imprimée.*)
- No. 156.. NAVIRES CANADIENS, DROITS DE PHARES SUR LES :—Réponse à adresse, correspondance échangée durant les trois dernières années entre les gouvernements de la Grande-Bretagne et du Canada au sujet de l'abolition des droits de phares sur les navires canadiens. (*Pas imprimée.*)
- No. 157.. PÊCHES, ABOLITION DES, ETC. :—Réponse à ordre, documents relatifs à l'abolition des pêches dans les rapides du Richelieu, vis-à-vis le village du Canton de Chambly. (*Pas imprimée.*)

- No. 153.. CANAL ST. PIERRE :—Réponse à adresse, ordres en Conseil et contrats passés durant l'année 1876, relatifs au creusement du canal St. Pierre. (*Pas imprimée.*)
- No. 159.. L'ISLET, ETC., BRISE-LAMES :—Réponse à adresse, instructions données à M. Kingsford et correspondance se rattachant aux travaux de réparation et autres faits aux brise-lames de l'Islet, Rivière-Quelle, Rivière-du-Loup et Rimouski, sur la rive sud du St. Laurent, province de Québec. (*Pas imprimée.*)
- No. 160.. POINTE ESCUMINAC, BRISE-LAMES :—Réponse à ordre, correspondance échangée entre le gouvernement et les habitants du comté de Northumberland, relativement à la nécessité d'un brise-lames pour la protection des pêcheurs sur le côté est de la pointe Escuminac. (*Pas imprimée.*)
- No. 161.. CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT, RAILS DE FER :—Réponse à ordre, quantité de rails de fer enlevés des chemins de fer du gouvernement, indiquant les compaïnes de chemins de fer auxquelles ils ont été prêtés.
- No. 162.. MOFFATT, ROBERT :—Réponse à ordre, lettres, etc., échangées entre Robert Moffatt, de Dalhousie, N. B., et le gouvernement fédéral, au sujet du transport de cargaisons de rails et autre matériel pour chemins de fer des navires *Colonist*, *Bessie Parker* et *Stabstad*, etc.
- No. 163.. DÉPARTEMENT DE LA JUSTICE—VENTE DE TERRES DE L'ARTILLERIE :—Réponse à adresse, état de toutes sommes d'argent réclamées et reçues par le département de la Justice, sous forme de frais ou d'argent périmés, relativement à des terres de l'artillerie vendues par autorité de justice.
- No. 164.. CHARGEMENT SUR LE PONT DES NAVIRES :—Réponse à adresse, correspondance entre le gouvernement du Canada et l'inspecteur des douanes de la Nouvelle-Ecosse, ou tout autre officier de douane, relative à la violation de la loi concernant le chargement sur le pont des navires. (*Pas imprimée.*)
- No. 165.. CHEMIN DE FER DE L'ÎLE DU P. E. :—Réponse à adresse, déboursés à compte du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard jusqu'à janvier 1876, ainsi qu'un état des recettes de cette voie ferrée jusqu'à cette date. (*Pas imprimée.*)
- No. 166.. JOURNAUX QUI ONT PAYÉ DES FRAIS DE PORT, etc. :—Réponse à ordre, état indiquant le nombre total de journaux et autres publications dans chaque comté et cité du Canada qui ont payé des frais de port sur les journaux expédiés du bureau de publication, ainsi que le revenu total en provenant, pour l'année écoulée. (*Pas imprimée.*)
- No. 167.. PILOTAGE, TARIF DE :—Réponse à adresse, ordre en Conseil du 5 mars courant, approuvant un règlement passé par les commissaires du havre de Montréal relatif au tarif du pilotage entre Québec et Montréal. (*Pas imprimée.*)
- No. 168.. ST. FRANÇOIS, EN HAUT, N.-B. :—Réponse à ordre, correspondance en la possession du gouvernement relative à la démission du maître de poste de St. François, en haut, dans le comté de Madawaska, province du Nouveau-Brunswick. (*Pas imprimée.*)
- No. 169.. CAMPBELLTON ET PASPÉBIAC :—Réponse à ordre, correspondance relative au renouvellement du contrat pour le transport de la maille entre Campbellton et Paspébiac. (*Pas imprimée.*)
- No. 170.. BÉTAIL, IMPORTATION DE :—Réponse à ordre, état indiquant la valeur du bétail importé et exporté de chaque province entre le 1er janvier 1875 et le 1er janvier 1877 ; aussi, la valeur des viandes fraîches ou salées importées et exportées.
- No. 171.. "CHAMBLY" ET "CULTIVATEUR," BATEAUX A VAPEUR :—Réponse à ordre, état indiquant les montants payés par les bateaux à vapeur *Chamblly* et *Cultivateur*, à l'écluse de St. Ours, rivière Chambly, pendant la saison de 1875. (*Pas imprimée.*)
- No. 172.. ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD, SERVICES JUDICIAIRES :—Réponse à ordre, tout argent payé pour services ou frais judiciaires dans l'Île du Prince-Edouard, depuis le 1er janvier 1874 jusqu'à cette date. (*Pas imprimée.*)
- No. 173.. SIFFLET D'ALARME, CAP D'OR :—Réponse à ordre, correspondance entre le gouvernement ou toute personne dans la Nouvelle-Ecosse, relative à l'approvisionnement de charbon du sifflet d'alarme de Cap d'Or. (*Pas imprimée.*)
- No. 174.. MAÎTRE DE HAVRE, SOREL, ST. JEAN, ETC. :—Réponse à ordre, état indiquant les noms et dates de nomination des maîtres de havre à Sorel, St. Jean, Trois-Rivières et Lachine, dans la province de Québec, ainsi qu'un compte détaillé de tous les droits perçus par les dits maîtres de havre, depuis le 15 avril 1875 jusqu'à cette date, sous l'autorité de la 38e Victoria, chapitre 30, amendant la 37e Victoria, chapitre 34, ainsi que les noms des bâtiments sur lesquels ces droits ont été prélevés, chaque année, et les noms des capitaines de ces bâtiments. (*Pas imprimée.*)

- No. 175.. ST. AUGUSTIN, PAROISSE DE:—Réponse à ordre, correspondance relative à la nomination d'un nouveau maître de poste pour la paroisse de St. Augustin, comté des Deux-Montagnes, et au changement de local du bureau de poste de la dite paroisse. (*Pas imprimée.*)
- No. 176.. CORNOCK, WILLIAM:—Réponse à ordre, toute correspondance relative à la démission de M. Willam Cornock du bureau de poste du village Erin, dans le comté de Wellington. (*Pas imprimée.*)
- No. 177.. CHEMIN DE FER DE KENNEBEC, CONDUCTEURS DE MALLE:—Réponse à adresse, correspondance relative au changement des conducteurs de la malle, sur le chemin de fer de Kennébec, depuis le 1er janvier 1875; aussi, les noms de ceux à qui on a ôté des contrats, depuis ce temps. (*Pas imprimée.*)
- No. 178.. ILE DU PORTAGE:—Réponse à adresse, correspondance entre les gouvernements canadien et britannique au sujet du transfert de l'île du Portage, dans la baie de Miramichi, de la juridiction de l'amirauté anglaise au gouvernement fédéral. (*Pas imprimée.*)
- No. 179.. DÉPÔTS DU GOUVERNEMENT, BANQUE D'ONTARIO:—Réponse à ordre, correspondance entre les président et caissier de la banque d'Ontario et l'hon. ministre des Finances ou le département des Finances, concernant les dépôts du gouvernement dans la banque d'Ontario, depuis le 1er novembre 1873 jusqu'à cette date.
- No. 180.. MALLES DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.—Réponse à ordre, copie de toute soumission reçue par le département des Postes au sujet du transport de la malle dans la Colombie-Britannique. (*Pas imprimée.*)
- No. 181.. GARDIENS DE GLISSOIRES, RIVIÈRE OTTAWA.—Réponse à ordre, indiquant les noms des gardiens de glissoires à chacune des stations sur la rivière des Outaouais et ses tributaires, le 1er juillet 1876; les salaires ou rémunérations payés à chacun des dits gardiens de glissoires; le nombre de pièces de bois carré et en grume qui sont passés dans les glissoires à chacune de ces stations, pendant l'année expirée le 1er juillet 1876. (*Pas imprimée.*)
- No. 182.. COMMISSAIRES DU HAVRE, QUÉBEC:—Réponse à adresse, requête des commissaires du havre de Québec, demandant la garantie du gouvernement pour une somme additionnelle de \$250,000, pour compléter les améliorations du susdit havre de Québec. (*Pas imprimée.*)
- No. 183.. PALAIS DE JUSTICE, KAMOURASKA:—Réponse à adresse, état des débentures émises par le gouvernement du Canada pour l'acquisition d'une bâtisse pour le Palais de Justice et la prison du district de Kamouraska. (*Pas imprimée.*)
- No. 184.. ST. JEAN-L'ÉVANGÉLISTE-DE-LA-NOUVELLE, BUREAU DE POSTE DE:—Réponse à adresse, correspondance au sujet de la fermeture du bureau de poste, dans le voisinage de l'église de St. Jean-l'Évangéliste-de-la-Nouvelle.
- No. 185.. DEWE, JOHN:—Réponse à ordre, commission ou autre document nommant John Dewe inspecteur des postes, ainsi que tous ordres définissant ses devoirs et fonctions. (*Pas imprimée.*)
- No. 186.. NASE, J. MURRAY:—Réponse à ordre, correspondance relative à la destitution de J. Murray Nase, maître de poste de Nérpis, comté de Kings, N.-B. (*Pas imprimée.*)
- No. 187.. LETTRES NON-PAYÉES D'AVANCE:—Réponse à ordre, correspondance échangée entre le bureau de la Chambre de Commerce de Québec et le gouvernement du Canada, au sujet d'un règlement en force relativement aux lettres non payées d'avance. (*Pas imprimée.*)
- No. 188.. PÊCHES DE L'ACHIGAN ET DU GASPAREAU, MIRAMICHI:—Réponse à adresse, tous rapports au Conseil relatifs à la pêche de l'achigan et du gaspareau dans les rivières Napan et Black, Miramichi, et sur les rives dans le voisinage. (*Pas imprimée.*)
- No. 189.. CANAL LACHINE:—Réponse à ordre:—Réponse à ordre, état indiquant les noms et salaires ou gages de chaque officier composant le personnel du gouvernement au canal Lachine pour chacune des années 1875-6 et 1876-7; et le montant des dépenses contingentes à l'égard de tel personnel pour chacune de ces années. (*Pas imprimée.*)
- No. 190.. LAGACÉ, BENJAMIN:—Réponse à ordre, correspondance relative à la nomination de Benjamin Lagacé comme maître de poste de Jonquières, dans le comté de Chicoutimi, etc. (*Pas imprimée.*)
- No. 191.. COMMISSION DES FRONTIÈRES DE L'AMÉRIQUE BRITANNIQUE DU NORD:—Message, transmettant une dépêche, en date du 1er septembre 1876, du Secrétaire de Sa Majesté pour les Colonies, relative à la Commission des frontières de l'Amérique du Nord, avec un procès-verbal des procédures, à l'assemblée tenue par les commissaires le 29 mai dernier. (*Pas imprimée.*)

-
- | | |
|-----------|--|
| No. 192.. | CARPENTER ET CIE. :—Réponse à adresse, état relatif à toute somme d'argent payé à Carpenter et Cie., avec les ordres en Conseil recommandant tel paiement à compte de la subvention en faveur du chemin Dawson, depuis le premier janvier jusqu'au 31 mars 1877. (<i>Pas imprimée.</i>) |
| No. 193.. | CANADA CENTRAL, PROLONGEMENT DU, RAPPORT DE L'INGÉNIEUR :—Réponse à ordre, rapport de l'ingénieur sur le chemin Bonnechère ou toute autre route possible du prolongement du Canada Central. (<i>Pas imprimée.</i>) |
| No. 194.. | EXPLORATION GÉOLOGIQUE DU CANADA :—Rapport des explorations géologiques du Canada, par Alfred R. C. Selwyn, M. S. R., M. S. G., directeur, pour l'année 1875-76. (<i>Pas ré-imprimé comme document de la session.</i>) |
| No. 195.. | MACDONALD, TRÈS HONORABLE SIR J. A. :—Réponse à ordre, rapport des poursuites ou des affaires légales dans lesquelles la société de l'honorable Sir John A. Macdonald, M. P., ou aucun membre de sa dite société, a reçu instruction d'agir pour la Couronne pendant qu'il était ministre de la Justice et procureur-général du Canada. (<i>Pas imprimée.</i>) |
-

NEUVIÈME RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE

DE LA

MARINE ET DES PÊCHERIES,

POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1876.

IMPRIME PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA :

IMPRIMÉ PAR MACLEAN, ROGER ET CIE. RUE WELLINGTON.

1877.

NEUVIÈME RAPPORT ANNUEL
DU
MINISTÈRE
DE LA
MARINE ET DES PÊCHERIES.
POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1876.

A Son Excellence le très-honorable Sir Frederick Temple, comte de Dufferin, vicomte et baron Clandeboye de Clandeboye, dans le comté de Down, dans la pairie du Royaume-Uni, baron Dufferin et Clandeboye de Ballyleidy et Killeleagh, dans le comté de Down, dans la pairie d'Irlande, et baronnet, membre du très-honorable Conseil Privé de Sa Majesté, chevalier du très-illustre ordre de St. Patrice et chevalier commandeur du très-honorable ordre du Bain, et chevalier Grand'-Croix de l'ordre très-distingué de St. Michel et St. George, Gouverneur-Général du Canada, et vice-amiral pour le même pays, etc., etc., etc.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de présenter, pour l'information de Votre Excellence et de la législature du Canada, le neuvième rapport annuel et les états de compte du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

J'ai l'honneur d'être,

de Votre Excellence, le très-obéissant serviteur,

A. J. SMITH,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 1er janvier 1877.

TABLE DES MATIÈRES.

	PAGE.
RAPPORT PRÉSENTÉ PAR LE MINISTRE.....	v
RAPPORT DU DÉPUTÉ-MINISTRE.....	ix
RAPPORT DU COMMISSAIRE DES PÊCHERIES.....	lxv
App. No.	
1. RAPPORT DU CONTRÔLEUR DES PHARES EN AMONT DE MONTRÉAL.....	3
Etat des dépenses pour construction de phares en amont de Montréal.....	22
Etat des dépenses pour l'entretien des phares en amont de Montréal.....	24
2. RAPPORT DE L'AGENT DE QUÉBEC.....	30
Etat des dépenses pour construction entre Montréal et Québec.....	82
Etat des dépenses pour entretien entre Montréal et Québec.....	83
Etat des dépenses pour construction en aval de Québec.....	88
Etat des dépenses pour entretien en aval de Québec.....	91
3. RAPPORT DE L'AGENT DU NOUVEAU-BRUNSWICK.....	108
Rapport de l'inspecteur des phares.....	125
Etat des dépenses pour construction.....	138
Etat des dépenses pour entretien.....	141
4. RAPPORT DE L'AGENT DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.....	153
Etat des dépenses pour construction.....	174
Etat des dépenses pour entretien.....	177
5. RAPPORT DE L'AGENT DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.....	198
Etat des dépenses pour construction.....	202
Etat des dépenses pour entretien.....	204
6. RAPPORT DE L'AGENT DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.....	209
Etat des dépenses pour construction.....	220
Etat des dépenses pour entretien.....	221
7. ETAT DES DÉPENSES POUR LES STEAMERS FÉDÉRAUX.....	224
8. ETAT DES DÉPENSES POUR LA CANONNIÈRE <i>Prince Alfred</i>	232
9. ETAT DES DÉPENSES POUR L'INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR.....	233
10. ETAT DES DÉPENSES POUR L'EXAMEN DES CAPITAINES ET SECONDS.....	234
11. ETAT DES DÉPENSES DE LA MAISON DE LA TRINITÉ DE QUÉBEC.....	235
12. ETAT DES DÉPENSES CONCERNANT L'ENREGISTREMENT ET L'INSPECTION DES NAVIRES CANADIENS.....	236
13. ETAT DES DÉPENSES POUR ENQUÊTES SUR LES NAUFRAGES ET LES ACCIDENTS.....	237
14. ETAT DES DÉPENSES COMME RÉCOMPENSES POUR SAUVETAGE DE VIE.....	238
15. ETAT DES DÉPENSES POUR LA POLICE DE RADE À MONTRÉAL ET QUÉBEC.....	239
Etat des recettes des honoraires de la police perçus à Montréal et Québec.....	241
16. ETAT DES DÉPENSES DU BUREAU MÉTÉOROLOGIQUE.....	242
17. ETAT DES DÉPENSES DE L'OBSERVATOIRE MAGNÉTIQUE DE TORONTO.....	247
18. ETAT DES DÉPENSES DE L'OBSERVATOIRE DE QUÉBEC.....	248

APP. NO.	PAGE.
19. ETAT DES DÉPENSES DE L'OBSERVATOIRE DE ST. JEAN	249
20. ETAT DES DÉPENSES DE L'OBSERVATOIRE DE L'UNIVERSITÉ MCGILL	250
21. ETAT DES DÉPENSES POUR L'HOPITAL DE LA MARINE, QUÉBEC.....	251
22. RAPPORT SUR L'HOPITAL DE LA MARINE, ST. JEAN, N.-B.....	252
23. RAPPORT SUR L'HOPITAL DE LA MARINE, MIRAMICHI, N.-B.....	254
24. RAPPORT SUR L'HOPITAL DE LA MARINE, ST. ANDRÉ, N.-B.....	255
28. RAPPORT SUR L'HOPITAL DE LA MARINE, RICHIBOUCTOU, N.-B.....	256
26. RAPPORT SUR L'HOPITAL DE LA MARINE, CHARLOTTETOWN, ILE DU P.-E.....	257
27. RAPPORT SUR L'HOPITAL DE LA MARINE, VICTORIA, C.-B.....	258
28. RAPPORT SUR L'HOPITAL GÉNÉRAL, KINGSTON, ONT	259
29. ETAT DES DÉPENSES POUR L'HOPITAL DES IMMIGRANTS, QUÉBEC.....	261
30. ETAT DES DÉPENSES POUR LES HOPITAUX DE MARINE, LES MARINS MALADES ET INVALIDES, ET LES MARINS NAUFRAGÉS ET DÉNUÉS DE RESSOURCES.....	263
31. ETAT DE LA DÉPENSE DU PHARE DE CAP RACE, TERRENEUVE.....	273
32. ETAT DE LA DÉPENSE DU SERVICE DES PAQUEBOTS À L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.....	274
33. ETAT DE LA DÉPENSE À COMPTE DE LA COMMUNICATION EN HIVER ENTRE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD ET LA TERRE FERME.....	275
34. ETAT DE LA DÉPENSE A COMPTE DE LA COMMUNICATION À LA VAPEUR ENTRE QUÉBEC ET LES PRO- VINCES MARITIMES	276
35. ETAT DU MONTANT DES PERCEPTIONS ET DE LA DÉPENSE À COMPTE D'AMÉLIORATIONS DES HAVRES, PERÇUES A CERTAINS PORTS OU DES DROITS DE TONNAGE ONT ÉTÉ IMPOSÉS PAR PROCLAMATION..	277
36. LISTE DES OFFICIERS DES PÊCHERIES DU CANADA	278
37. ETAT DES DÉPENSES POUR LES PÊCHERIES	295
38. ETAT DE LA DÉPENSE POUR L'ÉQUIPEMENT ET L'ENTRETIEN POUR LA PROTECTION DES PÊCHERIES, DU STEAMER <i>Glendon</i>	321
39. ETAT DES RECETTES POUR LE COMPTE DU FONDS DES MARINS MALADES, ETC.....	323
40. ETAT INDIQUANT LES NOMS DE CEUX QUI COMPOSENT LE PERSONNEL.....	325
41. SOMMAIRE DES DÉPENSES FAITES DANS TOUT LE CANADA POUR DIFFÉRENTS SERVICES SOUS LE CON- TRÔLE DE CE MINISTÈRE.....	327
42. RAPPORT SUR LE FONDS DES PILOTES INVALIDES, QUÉBEC.....	328
43. RAPPORT SUR LE FONDS DES PILOTES INVALIDES, MONTRÉAL	333
Etat des recettes et dépenses.....	334

RAPPORT

DU

DÉPUTÉ MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

A l'Honorable ALBERT JAMES SMITH,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un rapport sur les opérations de ce département pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876, ainsi qu'un compte-rendu d'une partie considérable des opérations faites jusqu'à la fin de l'année de calendrier.

Quoique les états de comptes du département qui se trouvent aux annexes soient faits, comme la loi l'exige, jusqu'au 30 juin dernier, ce rapport renferme un état de beaucoup d'opérations, particulièrement sur le service des phares, jusqu'à la fin de l'année de calendrier. Ce rapport est accompagné de quatre suppléments. Le premier contient une liste des phares du Canada à la date du 31 décembre dernier. Le second comprend un rapport du président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur pour l'année de calendrier, avec une liste des bateaux à vapeur qui ont été inspectés en 1876, et une liste des mécaniciens qui ont reçu des certificats; un rapport du président du bureau des examinateurs des capitaines et seconds pour l'année de calendrier, avec une liste de tous les capitaines et seconds qui ont reçu des certificats de compétence ou de service au Canada, jusqu'au 31 décembre 1876, et aussi une liste de tous les certificats qui ont été annulés; des états des naufrages et des accidents arrivés tant parmi les navires océaniques que parmi ceux qui font la navigation intérieure, pendant l'année de calendrier; les rapports des commissaires de havre de Toronto, Montréal, Québec et Pictou; les rapports des maîtres de havre ceux des commissaires des pilotes, ceux des préposés à l'engagement des matelots, ceux des gardiens de ports, et les rapports de la police de rade de Montréal et Québec. Le troisième supplément comprend les rapports du Bureau de Météorologie, de l'Observatoire Magnétique et des autres Observatoires du pays. Le quatrième renferme les rapports sur les Pêcheries.

La dépense totale faite par le département, dans les différentes divisions du service public qu'il a administrées durant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier, y compris les salaires et les dépenses contingentes, a été de \$1,083,455.07, tandis que le montant du crédit voté pour cet objet était de \$1,129,014.50.

Le nombre total des personnes qui appartiennent au service extérieur de ce département était, à la fin de l'année de calendrier, de 1,596.

Le service des phares du Canada se trouve compris sous les six divisions suivantes, savoir : La division d'Ontario, comprenant les phares en amont de Montréal ; la division de Québec, qui s'étend en aval de Montréal, y compris le fleuve et le golfe St. Laurent ; la division du Nouveau-Brunswick, la division de la Nouvelle-Ecosse, la division de l'Île du Prince-Edouard et la division de la Colombie-Britannique.

Le nombre total des stations de phares du Canada, au 31 décembre dernier, était de 407, et celui des phares 488 ; le nombre des sifflets d'alarme à vapeur était de 24. et le nombre des gardiens de phares, mécaniciens de sifflets d'alarme et leurs assistants, était de 468.

DIVISION D'ONTARIO.

Cette division comprend les phares et phares flottants de cette partie de la province de Québec comprise entre Montréal et la ligne frontière qui sépare les provinces de Québec et Ontario, ainsi que ceux des lacs d'en haut, comprenant les phares de la rivière Ottawa, du fleuve St. Laurent en amont de Montréal, des lacs Ontario, Simcoe, Érié, Huron, Supérieur et de la baie Georgienne. Il y avait 130 phares et phares-balises en opération dans cette division, à la clôture de la navigation, quatre phares-flottants exclusivement entretenus aux frais du gouvernement, 1 autre phare-flottant en partie entretenu par le gouvernement, 62 bouées et 5 balises.

Le nombre des gardiens payés directement par le gouvernement pour l'entretien de ces phares était de 100 ; mais les gardiens emploient, dans quelques cas, des aides à leurs frais.

On trouvera, dans l'annexe No. 1, un rapport du contrôleur des phares de cette division, donnant un état de la condition de chaque phare en particulier lors de la visite annuelle, aux mois de juillet et d'août derniers. On y verra que cette condition est, en somme, très satisfaisante et qu'en général les gardiens y veillent avec soin.

En consultant l'annexe No. 1, l'on verra que la somme de \$13,320.40 a été employée à la construction de nouveaux phares, et ce à même le crédit général voté par le Parlement pour cette fin.

Le rapport de l'année dernière faisait mention du nouveau phare construit sur la pointe orientale de l'Île à Cadieux, sur le lac des Deux-Montagnes, rivière Ottawa, et qui fut mis en opération au mois d'octobre 1875. En consultant l'annexe No. 1, on verra que la construction de ce phare, y compris la lanterne et l'appareil d'éclairage, a coûté \$1,840.03.

Il était aussi question, dans le même rapport, du phare construit sur le Rocher au Genièvre (Gin Rock), baie de Gloucester. Dans le cours de l'année fiscale expirée, au 30 juin dernier, on a dépensé une nouvelle somme de \$898.67 pour ce phare—ce qui en porte les frais de construction à \$2,765.56.

Dans le cours de l'été dernier deux feux d'alignement ont été établis près l'extrémité ouest de Quinté Carrying Place, dans la Baie de Weller, comté de Prince-Edouard, et ces feux furent allumés pour la première fois le 8 août dernier. Les lumières sont catoptriques fixes; celle de devant est rouge et se trouve à 29 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, celle de derrière est blanche et à 43 pieds. Ces feux ont pour but de guider les navires qui entrent dans la baie de Weller. Les frais de construction, y compris l'appareil d'éclairage, se sont élevés à \$1,451.20.

Dans le cours de la même saison deux phares ont été établis sur la jetée est à l'entrée du havre Rondeau, lac Erié, et furent mis en opération le 7 septembre dernier. Le principal de ces deux phares, qui est affecté à la navigation générale, contient une lumière catoptrique à révolutions, donnant alternativement des éclats rouges et blancs et atteint son plus vif éclat toutes les minutes et demie. Elle est à 70 pieds au-dessus du niveau du lac et peut être aperçue à 16 milles dans les temps clairs. La tour est une charpente carrée en bois, ayant 64 pieds de hauteur de la jetée à la girouette. Le petit feu d'alignement est placé sur l'extrémité nord de la jetée, à une distance de 781 pieds de l'autre, et en alignement avec lui éclaire l'entrée du havre; il éclaire aussi le havre lui-même. Cette lumière est catoptrique blanche fixe, à 34 pieds au-dessus du niveau du lac et peut être vue à dix milles. La tour est une charpente en bois carrée, à 36 pieds de hauteur de la jetée à la girouette, et est peinte en blanc.

La somme de \$2,692.44 a été dépensée pour ces derniers phares pendant l'année fiscale expirée le 30 juin; les autres frais qui seront encourus figureront dans les comptes de la présente année fiscale. M. Thomas Harrison a été nommé gardien de ces phares le 25 juillet dernier, avec un salaire de \$400 par année.

Dans un incendie qui se déclara le 19 octobre dernier, les lampes et réflecteurs de l'appareil tournant furent détruits, et le phare n'a pas été allumé depuis.

Un autre phare a été construit, dans le cours de la dernière saison, sur la jetée de la maison de Réforme Provinciale, Penetanguishene, et il fut mis en opération le 30 septembre dernier. La lumière est blanche fixe et appartient à l'ordre catoptrique; elle se trouve à 20 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et peut être aperçue à huit milles dans les temps clairs. La tour est une construction carrée en bois, à 18 pieds de hauteur du sommet de la jetée à la girouette, et est peinte en blanc. M. Peter Kilrairie a été nommé gardien de ce phare, par arrêté du Conseil, le 7 octobre, avec un salaire de \$150 par année.

Un autre phare a été construit, dans le cours de la dernière saison, sur la pointe sud-ouest de l'île du Gros Canard (Big Duck Island), lac Huron; mais comme il n'a été terminé qu'à la fin de la saison, on n'a pas cru devoir l'allumer avant le printemps prochain. La somme de \$626.02 a été dépensée pour ce phare pendant l'année expirée le 30 juin dernier, et les autres frais qui seront encourus figureront aux comptes de la présente année fiscale.

Dans le cours de la dernière saison deux phares d'alignement ont été construits à Southampton, lac Huron, pour guider les navires qui entrent dans le havre; mais comme ils n'ont pu être terminés avant la clôture de la navigation, ils ne seront mis en opération que le printemps prochain. Les frais encourus pour ces phares figureront aux comptes de la présente année fiscale.

Un nouveau phare d'alignement a été construit sur la jetée du gouvernement à Goderich, pour remplacer le phare temporaire qui ne donnait aucune sécurité; il a coûté \$444, prix du contrat. Ce phare est sous la garde de M. G. N. Macdonald.

Le rapport de l'année dernière mentionnait deux phares qui devaient être construits sur les Iles Bataille et Mouton, aux entrées est et ouest de la baie Nipigon, lac Supérieur. Dans le cours de la dernière saison le phare de l'Ile Mouton a été terminé, et sera mis en opération de bonne heure le printemps prochain. Cependant l'entrepreneur ayant rencontré des difficultés auxquelles il ne s'attendait point, le phare de l'Ile Bataille n'a pas encore été construit, mais on croit qu'il le sera et pourra fonctionner au commencement de la prochaine saison. La somme de \$2,230.50 a été dépensée pour ces phares pendant la dernière année fiscale,—ce qui porte les frais à \$4,609.49 au 30 juin dernier.

Le phare d'alignement intérieur qui se trouvait près du Fort William, sur la rivière Kaministiquia, a été détruit par le feu le 14 novembre 1875, et on a immédiatement fait un contrat de \$996 pour la construction d'une nouvelle tour l'été dernier. La bâtisse, qui a été faite suffisamment grande pour loger le gardien, est terminée, et le phare sera allumé à l'ouverture de la navigation. Les frais encourus pour cette reconstruction figureront aux comptes de l'année fiscale courante.

Le rapport de l'année dernière mentionnait de nouveaux phares-balises établis sur l'Ile du Bois Blanc (Bois Blanc Island), dans la rivière Détroit. Les frais de cette construction, y compris l'appareil d'éclairage, se sont élevés à \$1,112.25.

Il mentionnait aussi la jetée et le phare nouveaux qu'il avait fallu construire à Port Maitland. Ces travaux, y compris la nouvelle lanterne, les lampes, etc., fournies pour le phare, ont coûté \$5,826.88.

Une somme de \$700 a été accordée comme subvention à MM. A. et H. Hackett, de Colchester, pour couvrir les frais d'entretien d'un phare flottant sur le Récif de Colchester, (Colchester Reef) la même somme que celle accordée pendant les deux années précédentes. A part cette subvention, il y en a eu une autre formée par des souscriptions privées parmi les propriétaires de bateaux à vapeur et autres qui profitent de l'établissement du phare-flottant.

Le nouveau phare-flottant de la Pointe de la Barre (Bar Point) dont le rapport de l'année dernière faisait mention, a été maintenu avec succès à sa station.

Le vapeur *City of Montreal* fut nolisé par ce département et distribua, pendant les mois de juillet et d'août derniers, l'huile et les autres provisions aux phares de cette division, à l'exception de ceux du haut et du bas de l'Ottawa. La distribution a été faite de manière à donner la plus entière satisfaction au département, et a coûté \$2,300.

Les changements suivants ont été opérés, depuis la date du dernier rapport, parmi les gardiens de phares de cette division :

Par arrêté du Conseil en date du 1er avril dernier, M. William A. Palen, gardien du phare de la Pointe Pierre (Peter Point), lac Ontario, a été mis à la retraite à partir du 1er mai dernier, avec une pension annuelle de \$281.40. Par un autre arrêté du Conseil en date du 6 avril, M. James Burlingham a été nommé gardien à la place de M. Palen, avec un salaire de \$400 par année.

Par arrêté du Conseil en date du 20 avril, M. Hugh Manson a été nommé gardien du phare-flottant de la Pointe de la Barre (Bar Point), lac Erié, avec un salaire annuel de \$500 à même lequel il est obligé de se fournir un aide pour prendre soin du bateau quand celui-ci est à sa station.

Par arrêté du Conseil en date du 15 avril, M. Donald Morrison, qui avait temporairement la garde des deux phares de la rivière Kaministiquia, lac Supérieur, a été nommé gardien permanent, avec un salaire de \$150 par année.

Par arrêté du Conseil en date du 22 avril dernier, M. Matthew Murphy a été nommé gardien du phare récemment établi aux Rapides Deschênes (Deschenes Rapids), dans le haut de la rivière Ottawa, avec un salaire de \$150 par année.

Par arrêté du Conseil en date du 20 avril, M. Andrew Hackett a été nommé gardien des deux phares d'alignement de l'Île du Bois Blanc (Bois Blanc Island) et pour prendre soin de toutes les bouées placées dans le voisinage de cette Île, avec un salaire de \$250 par année ; cette augmentation a pris effet le 1er octobre dernier. M. Hackett reçoit, en outre, une gratification de \$150 par année pour enlever, remplacer et veiller les bouées sur la batture de la Pointe de la Barre, lac Erié.

Par arrêté du Conseil en date du 25 avril, le salaire de M. J. C. Darke, gardien du phare de l'Île Muskoka, lac Simcoe, a été porté de \$200 à \$250.

Par arrêté du Conseil en date du 26 avril, M. Bryce B. Miller a été nommé gardien de l'Île des Anses (Isle of Coves), lac Huron, avec un salaire de \$300 par année, en remplacement de M. William McBeath, démissionnaire. Par arrêté du Conseil en date du 9 juin, ce salaire fut porté à \$735, le même qu'avait M. McBeath, en raison des difficultés éprouvées à cette station.

Par arrêté du conseil en date du 27 juin dernier, M. Peter Huff a été nommé gardien du phare de la Pointe du Saumon (Salmon Point), lac Ontario, avec un salaire de \$300, en remplacement de M. Lewis Hudgins, démissionnaire.

Par arrêté du Conseil en date du 16 août, M. Reuben Young a été nommé gardien des deux phares d'alignement récemment construits dans la baie de Weller, avec un salaire de \$130 par année.

Par arrêté du Conseil en date du 7 septembre, M. John Michaelson a été nommé gardien du nouveau phare de l'île Mouton, baie de Nipigon, lac Supérieur, avec un salaire de \$300 par année.

Les frais d'entretien des phares, phares-flottants, cloches-d'alarme, bouées et balises de cette division pendant l'année fiscale dernière, ont été de \$68,344.18. Les dépenses, faites à même le crédit général voté pour la construction des phares, ont été de \$13,329.40.

PHARES EN AVAL DE MONTRÉAL, Y COMPRIS CEUX DU FLEUVE ET DU GOLFE ST. LAURENT.

Cette division comprend les phares et les phares flottants en aval de Montréal et sur le Richelieu, autrefois sous le contrôle de la Maison de la Trinité de Montréal, en outre des phares, phares-flottants, sifflets d'alarme à vapeur et bouées du fleuve et du golfe St. Laurent, des détroits de Belle-Ile et de la côte nord-ouest de Terre-Neuve.

A la clôture de la navigation on comptait 124 lumières tant fixes qu'à révolution, 8 phares flottants, dont trois sont munis de sifflets d'alarme à vapeur, 7 sifflets d'alarme à vapeur aux stations de phares et sur les phares flottants, 8 canons d'alarme, 71 bouées, 55 balises, et 8 dépôts de provisions affectés aux marins naufragés. Le nombre des gardiens de phares, mécaniciens de sifflets d'alarme, en comptant les capitaines et les équipages des phares-flottants, se montait à 162.

Cette division, la plus importante et la plus considérable, est administrée par M. J. U. Gregory, l'agent du département à Québec, qui, à part le service des phares, a aussi sous son contrôle quelques-uns des vapeurs fédéraux et la police fluviale, ainsi que la protection des pêcheries.

En consultant l'annexe No. 2, on trouvera le rapport de M. Gregory sur les différentes opérations de l'agence pendant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier, et une partie de la présente année fiscale.

Le service des phares entre Montréal et Québec, et sur le fleuve St. Laurent aussi loin que l'île du Bic, a été fait par le steamer *Druid*, sous le commandement du capitaine Marmen; et le service des phares du golfe par le steamer *Napoléon*, commandé par le capitaine Després.

Le rapport de l'année dernière mentionnait la construction de deux phares d'alignement à l'entrée de la rivière Saguenay, l'un sur la pointe Noire, et l'autre à 608 verges plus loin. Au commencement de la saison, la tour du phare de la Pointe Noire fut détruite par le feu, mais des mesures furent prises immédiatement pour la

reconstruire, et elle est maintenant terminée. La somme de \$1,586.37 a été dépensée pour la construction de ces phares pendant la dernière année fiscale, ce qui, avec les dépenses de l'année précédente, en porte les frais à \$1,811.32.

Le même rapport mentionnait aussi les feux d'alignement établis pour servir de guides dans la traverse du chenal du nord. Comme on le verra par l'annexe No. 2, ces feux ont coûté \$1,303.03, ce qui, avec les dépenses déjà faites, en porte les frais à \$1,924.71.

Le nouveau phare de la rivière Martin, dont le rapport de l'année dernière faisait mention, a été terminé, et il a été allumé pour la première fois le 1er juin dernier. La lumière est blanche fixe et appartient à l'ordre catoptrique; elle se trouve à 125 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux et peut être vue à une distance de 17 milles. La bâtisse est en bois, peinte en blanc et consiste en une tour carrée de 54 pieds de hauteur de la base au sommet, avec logement attenant. Comme on le verra par les comptes, ce phare a coûté \$7,347.04.

Le nouveau phare de l'Île Carousal, Sept Îles, qui fut terminé dans le cours de la saison de 1875, a été allumé le 1er juin dernier. La lumière est blanche et appartient également à l'ordre catoptrique; elle se trouve à 200 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et peut être aperçue à une distance de 20 milles dans les temps clairs. La bâtisse est en bois et consiste en une tour carrée de 39 pieds de hauteur, avec un logement pour le gardien. Ce phare a coûté \$4,205.66, y compris l'appareil d'éclairage.

Le rapport de l'année dernière parlait d'un contrat qui avait été fait pour la construction d'une jetée et d'un phare sur le Rocher Algernon près du phare des Piliers, dans le bas du fleuve St. Laurent. Le contrat est maintenant exécuté, et le phare sera allumé au commencement de la prochaine saison de navigation. Au 30 juin dernier la somme de \$2,074.08 a été dépensée pour ce phare; le reste des dépenses figurera dans les comptes de la présente année.

Un nouveau phare a été construit dans le cours de la dernière saison, au Cap aux Oies, comté de Charlevoix, sur la rive nord du Saint-Laurent, et il a été mis en opération le 29 octobre dernier. Sa lumière est blanche fixe, de l'ordre catoptrique, à 42 pieds au-dessus des hautes eaux, et peut être aperçue à une distance de douze milles. La tour est en bois, a 42 pieds de hauteur de la base à la girouette, avec logement attenant, et est peinte en blanc. Jusqu'au 30 juin dernier, la somme de \$376.10 a été dépensée pour ce phare; le reste des frais sera inscrit aux comptes de la présente année fiscale.

Un autre phare a été construit sur la jetée de la Baie St. Paul, rive nord du fleuve, et mis en opération le 29 octobre dernier. Sa lumière est blanche fixe, à 36 pieds au-dessus des hautes eaux et peut être vue à dix milles dans les temps clairs. La tour est une construction carrée en bois, a 30 pieds de hauteur, avec logement

pour le gardien, le tout peint en blanc. L'appareil d'éclairage est catoptrique. Jusqu'au 30 juin dernier la somme de \$200 a été dépensée pour le phare; le reste des frais sera porté dans les comptes de la présente année fiscale.

Le rapport de l'année dernière parlait de l'enlèvement du phare du Cap Chatte et de la construction d'un autre dans un endroit plus en vue. Une somme de \$1,085.54 a été dépensée pour cet objet pendant l'année fiscale, ce qui porte le total des frais à \$3,271.73.

La lumière du phare de la Grande Ile, Kamouraska, fleuve St. Laurent, a été changée, le 1er avril dernier, de blanche fixe en une lumière blanche à révolutions qui atteint son plus grand éclat une fois toutes les minutes. Les frais de ce changement, y compris une nouvelle lanterne et l'appareil tournant, se sont élevés à \$1,813.19.

La somme de \$1,825.37 a été affectée à l'achat d'un cliron automatique qu'on se propose de placer à Belle-Ile et qui sera mu par l'eau; on espère que les constructions nécessaires seront terminées et le cliron mis en opération l'été prochain.

La jetée du phare de l'Ile aux Prunes, près de Verchères, dans le fleuve Saint Laurent, a été emportée par les glaces le printemps dernier. On a demandé des soumissions pour la reconstruire, et les travaux viennent d'être terminés à la satisfaction du département.

Les changements suivants ont été opérés parmi les gardiens de phares de cette division depuis le 1er janvier dernier :

Par arrêté du Conseil en date du 21 février, M. Jean Gauthier a été nommé gardien du nouveau phare de la rivière Martin, avec un salaire de \$300 par année.

Par arrêté du Conseil en date du 20 avril, M. Flavien Arcand a été nommé gardien du nouveau phare établi aux Sept Iles, avec un salaire de \$500 par année.

Par arrêté du Conseil en date du 20 avril, M. Joseph Lepage a été nommé gardien de la tour d'en bas, et M. Joseph Marceau gardien de la tour d'en haut, à St. François. Salaire : \$75 par année chacun.

Par arrêté du Conseil en date du 6 mai, le salaire de M. Dorilas Tremblay, gardien du phare de Port-Neuf, dans le bas du fleuve Saint-Laurent, a été porté de \$250 à \$350 par année.

Par arrêté du Conseil en date du 6 mai, le salaire de M. Samuel Reeves, gardien du phare de Ste. Thérèse, a été augmenté de \$8 par mois pendant la saison de navigation à \$80 par année.

Par arrêté du Conseil en date du 12 mai, le salaire de M. E. Simard, gardien du phare de la Montée du Lac, a été porté de \$300 à \$350 par année, parce que les deux nouveaux feux d'alignement du Cap Rouge ont été mis sous son contrôle.

Par arrêté du Conseil en date du 1er juin, M. John McWilliams a été nommé gardien du phare de la Pointe aux Pères, avec un salaire de \$340, en remplacement de M. David Lawson, décédé.

Par arrêté du Conseil en date du 25 octobre, M. Jean Savard a été nommé gardien du nouveau phare du Cap aux Oies, avec un salaire de \$200 par année.

Par arrêté du Conseil en date du 25 octobre, M. Hilaire Tremblay a été nommé gardien du nouveau phare de la Baie St. Paul, avec un salaire de \$200 par année.

Pour plus amples informations sur les phares, phares-flottants, sifflets-d'alarme à vapeur, bouées et balises de cette division, on peut consulter le rapport de l'agent dans l'annexe No. 2, ainsi que la liste des phares publiée comme supplément No. 1 de ce rapport.

Pendant l'année expirée le 30 juin dernier, on a dépensé la somme de \$107,995.60 sur le crédit voté par le parlement pour les frais d'entretien des phares, etc., de ce district.

On a aussi dépensé, pendant cette période, \$24,278.37 sur le crédit général voté par le parlement pour la construction de nouveaux phares.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Cette division comprend tous les phares, sifflets d'alarme, bouées et balises situés sur les côtes de la province du Nouveau-Brunswick, et se trouve sous la direction de M. J. H. Harding, agent de ce ministère à St. Jean, N. B. Lors de la clôture de la navigation, il y avait dans cette division 64 phares y compris un phare-flottant, nécessitant les services de 66 gardiens de phares, et sept sifflets d'alarme à vapeur, dont 5 sont situés dans la baie de Fundy et deux dans le golfe St. Laurent.

L'annexe No. 3 contient un rapport très complet de l'agent sur la condition des phares de cette division, ainsi que sur les réparations et améliorations qui ont été faites dans le cours de l'année dernière; ce rapport renferme aussi une liste des bouées et balises qui sont sous le contrôle du département.

Le rapport de l'année dernière mentionnait le nouveau phare construit sur la pointe de Drew (Drew's Point) rive occidentale du havre du Castor (Beaver Harbour), dans le comté de Charlotté. Sa lumière, qui fut allumée le 15 janvier dernier, est blanche fixe, de l'ordre catoptrique, à 45 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et peut être aperçue à une distance de dix milles. Elle doit servir de phare de havre et vue de tous les côtés entre les entrées est et ouest du havre. La tour est une construction carrée en bois, à 36 pieds de hauteur de la base à la girouette, avec logement pour le gardien, et peinte en blanc. La somme de \$2,016.35 a été dépensée pour ce phare pendant la dernière année fiscale, ce qui, avec les dépenses antérieures, en porte les frais à \$3,305.01, y compris la lanterne et l'appareil d'éclairage.

Le phare et la jetée élevés sur le récif de sable à l'entrée orientale du Port de St. Andrews, baie de Passamaquoddy, et dont le rapport de l'année dernière faisait mention, sont terminés, et le phare a été mis en opération le 1er janvier dernier. Sa lumière est blanche fixe et se trouve à 40 pieds au-dessus des hautes eaux; elle peut être vue à une distance de dix milles dans les temps clairs. La tour, qui repose sur une jetée en charpente, à dix pieds au-dessus des hautes eaux, consiste en une construction carrée de bois peinte en blanc, avec logement pour le gardien. Ce phare sert de guide pour entrer dans tous les ports de la baie intérieure et sert beaucoup aux navires qui entrent dans la rivière Ste. Croix par le petit passage (Litte Passage) ou Quoddy-Onest. La somme de \$4,932.45 a été affectée à ces travaux pendant la dernière année fiscale,—ce qui, avec les dépenses de l'année précédente, porte à \$6,516.55 les frais encourus pour la construction de la jetée et du phare.

Les phares-balises établis sur la rivière Ste. Croix, comté de Charlotte, et dont le rapport de l'année dernière parlait, ont été mis en opération le 1er avril. Ces phares, dont les lumières sont blanches fixes et appartiennent à l'ordre catoptrique, sont situés, l'un sur la Pointe de l'Epinette (Spruce Point) et l'autre sur la Pointe à Marc (Mark Point,) et sont élevés à 32 pieds au-dessus des hautes eaux. Les tours sont en charpente peinte en brun, avec lanternes peintes en blanc. Leur hauteur, de la base à la girouette, est de 28 pieds. Ces phares ont coûté \$1,464.50.

Le nouveau phare du massif Midjic (Midjic Bluff), dans le comté de Charlotte, a été mis en opération le 1er avril dernier. Sa lumière, qui est blanche fixe et de l'ordre catoptrique, est à 130 pieds au-dessus des hautes eaux, et dans les temps clairs elle peut être vue à une distance de quinze milles. La tour est une construction carrée en bois, à 29 pieds de hauteur, est peinte en blanc et possède une lanterne brune. Ce phare a coûté \$1,330.42, y compris la lanterne et l'appareil d'éclairage.

Les phares d'alignement du lac Washademoak, comté de Queens, dont il était fait mention dans le rapport de l'année dernière, ont été mis en opération le 1er avril dernier. Un de ces phares, élevé à 26 pieds au-dessus des hautes eaux, est situé sur le côté est de l'Île Musquash; l'autre, qui a 30 pieds de hauteur, se trouve sur la ferme de Hendry. Les deux lumières sont blanches fixes et de l'ordre catoptrique. Les tours sont une charpente peinte en brun avec lanternes blanches. L'établissement de ces phares a coûté \$863.50.

Un autre phare a été construit à la Pointe McManus, près Newcastle, sur le Grand Lac, et fut mis en opération le 1er novembre dernier. Ce phare, destiné aux fins de havre, a une lumière blanche fixe et de l'ordre catoptrique. Elle est à 23 pieds au-dessus des hautes eaux et peut être aperçue à dix milles dans les temps clairs. La tour est une construction en bois, à 28 pieds de la base à la girouette, et est peinte en blanc. La somme de \$567.88 a été dépensée pour ce phare pendant la dernière année fiscale.

Le rapport de l'année dernière mentionnait un nouveau phare construit au défilé Pokemouche (Pokemouche Gully), golfe Saint Laurent, et qui fut mis en opération à l'ouverture de la navigation. Sa lumière est verte fixe et de l'ordre catoptrique, élevée à 35 pieds au-dessus des hautes eaux, et sera probablement vue à une distance de huit milles. La tour est une construction carrée en bois, haute de 37 pieds de la base à la girouette, peinte en blanc, avec logement pour le gardien. La somme de \$2,179 70 a été dépensée pour ce phare pendant la dernière année fiscale, ce qui, avec les dépenses déjà faites, en porte les frais à \$3,159.75.

Un contrat a été donné dans le cours de l'été dernier pour la construction de deux tours d'alignement à la Grande Tracadie, comté de Gloucester. L'entrepreneur a récemment terminé son contrat, mais le phare ne sera allumé qu'à l'ouverture de la navigation.

Un pivot en fer muni d'une cage au sommet a été établi sur le dangereux récif qui se trouve au sud de Grand Manan et qui est connu sous le nom de Rocher du Vieux Propriétaire (Old Proprietor Rock). Le pivot est à 31 pieds au-dessus des hautes eaux, et dans les temps clairs il peut être aperçu à une distance de huit à dix milles.

Dans le cours de la saison de navigation, le logement du gardien sur l'Île du Renard d'en haut (Upper Fox Island) a été détruit par le feu; mais une nouvelle maison, coûtant \$900, a été construite quelque temps après.

Le département a donné un contrat pour la construction d'un phare à la Pointe aux Pois (Pea Point), Havre L'Etang, comté de Charlotte; mais ce phare ne sera pas terminé avant la prochaine saison de navigation.

Un autre contrat a été donné pour la construction des bâtisses nécessaires pour un sifflet d'alarme qui va être établi sur l'Île de la Meule (Grindstone Island), baie de Fundy, et l'on croit que ce sifflet sera mis en opération l'année prochaine.

Les changements suivants ont été opérés parmi les gardiens de phares, etc., depuis la date du dernier rapport :

Par arrêté du conseil en date du 19 janvier, M. Robert Clarke a été nommé gardien du phare de la Pointe de Sable, rivière St. Jean, avec un salaire de \$80 par année, en remplacement de M. James Clarke, décédé.

Par arrêté du conseil en date du 2 avril, M. John Beatty, de Hillsboro, a été nommé gardien du phare qui se trouve sur la jetée de Hillsboro, avec un salaire de \$75, en remplacement de M. Samuel Gross, démissionnaire.

Par arrêté du conseil en date du 22 avril, M. Patrick Toomeys, a été nommé gardien du phare-balise de la Pointe à Marc, avec un salaire de \$80, en remplacement de M. A. B. Christie, qui a changé de lieu de résidence.

Par arrêté du conseil en date du 7 septembre, M. Robert McMann a été nommé gardien du nouveau phare de la Pointe McManus, Grand Lac, avec un salaire de \$80 par année.

Par arrêté du conseil en date du 25 octobre, M. Louis Porlier a été nommé gardien du phare de l'Île Caraquet, avec un salaire de \$200 par année, en remplacement de son père, M. Narcisse Porlier, qui s'est malheureusement noyé le 2 octobre dernier.

Par un arrêté du conseil du 27 octobre, une gratification de deux mois de salaire a été accordée à sa veuve.

La somme de \$17,819.95 est ce qu'on a dépensé du crédit général voté par le parlement pour la construction de phares, sifflets d'alarme, etc., dans cette division; et les frais d'entretien des phares, sifflets d'alarme, bouées et balises se sont élevés à \$62,551.61.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Cette importante et vaste division est sous l'administration de M. H. W. Johnston, agent de ce ministère à Halifax, qui a aussi sous sa direction les steamers fédéraux *Newfield* et *Glendon*. Elle comprenait, à la clôture de la navigation, 101 phares, 10 sifflets d'alarme à vapeur et un phare-flottant. Le nombre des gardiens de phares et des mécaniciens de sifflets d'alarme était de 106.

On trouvera dans l'annexe No. 4, un rapport de l'agent donnant un compte rendu des opérations générales du département jusqu'au 25 novembre dernier, ainsi que des détails sur les nouveaux phares et sifflets d'alarme.

Le nouveau phare de l'Île George, havre de Halifax, dont il était fait mention dans le rapport de l'année dernière, a été terminé et mis en opération le 15 janvier dernier. Le phare, y compris l'appareil d'éclairage, a coûté \$1,746.01.

Le nouveau phare de la baie Tor, Guysboro, a été terminé et mis en opération le 10 avril dernier. Au 30 juin les frais encourus pour lui s'élevaient à \$1,222.15.

Le nouveau phare de l'Île Guion, Cap-Breton, a été récemment terminé, mais il ne sera pas allumé avant l'ouverture de la navigation. Au 30 juin, il avait coûté \$3,039.10; le reste des frais sera inscrit dans les comptes de la présente année fiscale.

Pendant la dernière saison, un contrat a été accordé pour la construction d'un phare à la Pointe du Fort, rivière La Have. Ce phare vient d'être terminé, et il va être allumé aujourd'hui même. Les dépenses figureront dans les comptes de la présente année fiscale.

Dernièrement on a demandé des soumissions pour la construction d'un phare au Havre Pope, comté de Halifax, et le contrat a été accordé à M. George Rowlings, de Halifax; prix du contrat, \$1,948.

Le nouveau phare en voie de construction sur l'Île de la Grande Flèche (Big Arrow Island), Petit de Grat, Cap-Breton, est à peu près terminé; mais il ne sera probablement pas mis en opération avant l'ouverture de la navigation.

Le sifflet d'alarme de l'Île Sambro dont il était question dans le rapport de l'année dernière, a été terminé et mis en opération le 16 octobre dernier. On trouvera dans le rapport de l'agent une description complète de ce sifflet et des travaux considérables qu'il a fallu faire pour l'installer comme il faut. Au 30 juin dernier les dépenses s'élevaient à \$15,191.58; le reste sera inscrit dans les comptes de la présente année fiscale.

Le nouveau sifflet d'alarme de l'Île du Cap de Sable, dont le rapport de l'année dernière faisait mention, a été terminé, et il s'est fait entendre pour la première fois le 5 décembre dernier. Ce sifflet est situé près du phare à une élévation de 40 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et dans les temps épaïs il fait entendre toutes les minutes un coup de dix secondes, avec un intervalle de 50 secondes entre chaque coup. Jusqu'au 30 juin la somme de \$2,954.31 a été dépensée pour ce sifflet; les autres dépenses encourues depuis seront portées aux comptes de l'année fiscale courante.

Ainsi qu'on le verra par le rapport de l'agent, le sifflet d'alarme de la Pointe Prim, Digby, a été détruit par le feu le 19 juin dernier. On a fait des arrangements temporaires pour tenir un sifflet en opération, jusqu'à ce qu'une nouvelle maison à machine et une nouvelle chaudière aient été construites. Ces travaux sont à peu près terminés, et les dépenses qu'ils ont exigées figureront dans les comptes de la présente année.

On verra par le rapport de l'agent qu'une maison a été construite à St. Paul pour y loger le mécanicien du sifflet d'alarme; on a aussi construit un réservoir pour y conserver l'eau pendant la sèche saison, et on a fait d'autres améliorations: le tout a entraîné une dépense de \$4,232.72.

Le nouveau phare de l'Île Kidston, Cap-Breton, dont il était question dans le rapport de l'année dernière, a été mis en opération le 8 novembre 1875. Les dépenses faites pour ce phare sont consignées aux comptes de la dernière année fiscale et s'élèvent à \$1,474.63.

Le phare de l'Île Betty, près Halifax, a été entièrement terminé, et on a dépensé dans ce but \$1,153.31 pendant la dernière année fiscale,—ce qui porte les frais de ce phare à \$6,153.97.

Les phares si importants des pointes est et ouest de l'Île de Sable ont été entretenus avec succès pendant la dernière saison; le sifflet d'alarme de la pointe Est a été également tenu en opération. Toutefois, on se demande si ce sifflet d'alarme est bien réellement utile à la navigation.

Les phares de l'Île St. Paul ont été entretenus comme à l'ordinaire, mais ils ont un urgent besoin de lampes neuves, et elles leur seront probablement fournies l'année prochaine. On verra par le rapport de l'agent qu'une trombe terrible s'est abattue

sur l'île le 18 août dernier, causant des dommages sérieux aux bâtisses et entraînant une perte de vie. Des mesures ont été prises immédiatement afin de faire des réparations temporaires suffisantes pour rendre les bâtisses habitables pendant l'hiver.

Le mur de soutènement de l'île Amet, dont il était question dans le rapport de l'année dernière, a été complété. Jusqu'au 30 juin dernier, la somme de \$4,642.19 a été dépensée pour ces travaux.

Une nouvelle lanterne avec appareil tournant a été installée au phare de l'île du Castor (Beaver Island) et l'éclat de la lumière qu'elle fournit est bien plus vif. De nouvelles lanternes avec appareil tournant ont été fournies à divers autres phares ; elles seront installées et mises en opération le printemps prochain.

Comme les changements dans les charges des gardiens de phares, etc., de cette division sont indiqués dans le rapport de l'agent, on n'a pas cru nécessaire de les mentionner ici, comme ceux des autres divisions.

Les frais d'entretien des phares, bouées, balises et sifflets d'alarme à vapeur de cette division, y compris les établissements de secours de l'île de Sable, de l'île St. Paul, et de l'île Scattarie, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier, se sont élevés à \$42,214.55, et la somme de \$43,898.63 a été dépensée à même le crédit voté pour la construction de phares, etc.

DIVISION DE L'ÎLE DU PRINCE-EDOUARD.

Les phares de cette division sont sous le contrôle de M. William Mitchell, agent de ce ministère à Charlottetown et qui remplit aussi les fonctions d'inspecteur des phares et bouées de l'île du Prince-Edouard. On trouvera, dans l'annexe No. 5, son rapport sur la condition des phares de cette division.

Il y a 20 stations de phares dans cette division, mais à quelques-unes de ces stations il y a des feux d'alignement en opération, ce qui porte le nombre total des phares à 25. Le nombre des gardiens de phares, à la clôture de la navigation, était de 20.

Le rapport de l'année dernière faisait mention d'un nouveau phare en voie de construction à la pointe Ouest (West Point). Ce phare a été terminé et mis en opération le 21 mai dernier. Sa lumière est à révolutions, très-puissante, de l'ordre catoptrique, élevée à 66 pieds au-dessus des hautes eaux, et peut être vue à une distance de 13 milles dans les temps clairs. Elle donne un éclat rouge et trois blancs toutes les 1½ minutes, et ces éclats atteignent leur plus fort brillant toutes les 15 secondes. La tour est une construction carrée en bois, à 67 pieds de la base à la girouette, avec logement attenant. Elle est peinte en larges bandes horizontales rouges et blanches, et la lanterne est peinte en rouge. Comme on le verra par l'annexe No. 5, les dépenses pour ce phare étaient de \$6,935.58 au 30 juin dernier.

Le nouveau phare de l'île au Bois (Wood Island), dans le détroit de Northumberland, dont le rapport de l'année dernière faisait mention, a été terminé, et il fut

mis en opération le 1^{er} novembre dernier. La lumière est blanche, fixe, élevée à 80 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux et peut être vue à une distance de 15 milles de tous les côtés. La tour est une construction carrée en bois, haute de 40 pieds, avec logement attenant. L'appareil d'éclairage est dioptrique de quatrième ordre. Jusqu'au 30 juin, il a été dépensé \$1,965.42; les frais encourus depuis figureront dans les comptes de la présente année.

Le nouveau phare de la Pointe Blockhouse, à l'entrée du havre de Charlottetown, près de l'emplacement du vieux phare, a également été terminé et mis en opération. La bâtisse est en bois, peinte en blanc et consiste en une tour carrée de 42 pieds de hauteur, avec logement et mât-signal. La principale lumière est blanche fixe élevée à 56 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et peut être vue à une distance de 12 milles. Une lumière rouge est aussi placée dans la même bâtisse pour diriger les marins venant de la mer vers la bouée-cloche de la baie Hillsboro, quand ils arrivent en ligne avec la lumière blanche. Jusqu'au 30 juin dernier ce phare avait coûté \$926.23.

Les nouvelles tours d'alignement de Rustico nord et de Tracadie, dont il était question dans le rapport de l'année dernière, ont été récemment terminées, mais les lumières ne seront pas mises en opération avant le printemps prochain. Les frais encourus pour ces phares seront inscrits dans les comptes de la présente année fiscale.

Le nouveau phare de New-London dont la construction avait été donnée à l'entreprise en 1875, est terminé et en opération depuis le 1^{er} octobre dernier. La lumière est blanche fixe avec un feu d'alignement donnant une lumière rouge. Les frais encourus pour ce phare étaient, au 30 juin, de \$400.

Le nouveau phare de Malpèque, Ile du Poisson (Fish Island), dont la construction avait été donnée à l'entreprise en 1875, n'est pas encore terminé; mais on croit qu'il sera mis en opération à l'ouverture de la navigation le printemps prochain. Le nouveau phare et la tour d'alignement de l'Ile de Sable, Cascumpec, ont été terminés à la fin de la présente saison, et les lumières mises en opération. Les dépenses pour ce phare figureront dans les comptes de la présente année. Dans le cours de la dernière saison un contrat a été passé avec M. Peter Miller, de Ellerslie, pour la construction de deux phares d'alignement dans le Petit Chenal ou Conway Inlet, pour \$900. Ces tours seront terminées et mises en opération le printemps prochain.

Les seuls changements opérés parmi les gardiens de phares de cette division sont les suivants: Par arrêté du Conseil en date du 18 février, M. Lewis McDonald a été nommé gardien du phare du Cap Nord, en remplacement de M. J. S. F. Perry, démissionnaire; par arrêté du Conseil du 7 septembre, M. James McMillan a été nommé gardien du phare de l'Ile du Bois, avec un salaire de \$200 par année; et par arrêté du Conseil du 22 août, M. Wm. McDonald a été nommé gardien du nouveau phare de la Pointe Ouest, avec un salaire de \$300 par année.

En consultant l'annexe No. 5, on verra que les dépenses totales pour la construction de nouveaux phares pendant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier, ont été de \$11,829.61; celles pour l'entretien des phares, bouées et balises ont été de \$13,730.53.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

En consultant l'annexe No. 6 qui contient le rapport de l'agent de ce ministère à Victoria, C. B., on verra que deux nouveaux phares ont été construits et mis en opération: l'un à l'entrée du havre Victoria, sur l'Ile de Beren, et l'autre sur l'Ile de l'Entrée (Entrance Island), près Nanaïmo, détroit de Georgie.

Le phare de l'Ile de Beren, qui a été mis en opération le 5 mars dernier, possède une lumière bleue fixe sur le principe catoptrique, est à 44 pieds au-dessus des hautes eaux, et peut être vue à six ou sept milles dans les temps clairs. La bâtisse est une tour carrée en bois, a 30 pieds de la base à la girouette, avec logement attenant, et est peinte en blanc. La somme de \$2,295.68 a été dépensée pour ce phare pendant la dernière année fiscale, ce qui porte à \$3,218.38 le total des frais encourus pour ce phare. Par arrêté du Conseil en date du 8 mars, M. Emmanuel Cox a été nommé gardien de ce phare, avec un salaire de \$500.

Le nouveau phare de l'Ile de l'Entrée, qui a été mis en opération le 8 juin dernier, possède une lumière blanche fixe appartenant à l'ordre catoptrique, se trouve à 65 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et peut être vue à une distance de 14 milles. La bâtisse est peinte en blanc et a la forme d'une tour carrée, 50 pieds de la base à la girouette, avec logement attenant. La somme de \$5,131.37 a été dépensée pour ce phare pendant la dernière année fiscale, ce qui porte le total de ses frais à \$6,742.64. Par arrêté du Conseil en date du 18 mars, M. Michael Kenny a été nommé gardien de ce phare, avec un salaire de \$600.

Les phares de la Colombie-Britannique, qui sont au nombre de six, y compris les deux qui ont été récemment construits, et un phare-flottant, sont sous la garde de 14 gardiens et assistants.

Les frais d'entretien des phares, bouées et balises de cette division, se sont élevés à \$17,175.97 pour l'année fiscale finissant le 30 juin dernier, et la somme de \$8,477.67 est ce qu'on a dépensé du crédit général voté pour la construction des phares.

HUILE.

L'huile nécessaire pour les phares du pays a été fournie cette année par MM. F. A. Fitzgerald et Cie., de la compagnie de Pétrole Union, de London, Ontario, à l'exception de celle destinée à la Colombie-Britannique. Dans cette dernière province, on fait usage de l'huile de foie de chien de mer au phare de Race-Rocks et au phare flottant de la rivière Fraser. Cette huile donne une lumière plus brillante et est bien

moins dispendieuse que l'huile de colza, autrefois en usage aux stations de phares de cette province.

L'huile fournie l'année dernière par les messieurs Fitzgerald l'a été en vertu d'un contrat et coûte, livrée à Halifax et St. Jean, 27 cents le gallon ; à Québec 26 cents, à Montréal 25½ cents, et à Hamilton et Sarnia 24½ cents,—les entrepreneurs payant l'accise et les autres droits.

L'huile fournie en vertu de ce contrat devait avoir subi une double distillation, être extra raffinée dite *standard white*, non explosible à une épreuve de vapeur de 125° Fahrenheit, avoir un poids spécifique de 44° à 48° Baumé, à une température de 60° Fahrenheit, et devait éclairer brillamment sans encrouter ni jaunir la mèche.

En dépit des nombreuses qualités exigées, cette huile, comme on peut s'en assurer en consultant le rapport de l'agent de ce département à Halifax, ne donne pas tout-à-fait satisfaction aux gardiens des phares dans la division de la Nouvelle-Ecosse.

La quantité fournie pour les phares en amont de Montréal a été de 17,142 gallons ; pour les phares du district de Québec, de la rive Nord du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard, 37,073½ gallons ; aux phares de la Baie de Fundy, Nouveau-Brunswick, 9,451½ gallons ; et aux phares de la Nouvelle-Ecosse, 47,527 gallons : faisant un total de 111,194 gallons.

VAPEURS FÉDÉRAUX.

Les vapeurs sous le contrôle de ce ministère sont le steamer à hélice *Napoléon III*, le *Lady Head*, à hélice ; le *Druid*, à aubes ; le *Newfield*, à hélice ; le *Sir James Douglas*, à hélice ; le *Glendon*, à hélice ; le *Richelieu*, à aubes ; et deux petits vapeurs, le *Dolphin* et l'*Adèle*, employés au service de la police de rade de Québec pour maintenir l'ordre dans le port, à la demande des commissaires du havre.

L'année dernière cependant l'*Adèle* n'a pas été employé au service de la police de rade, mais sa machine et sa chaudière ont été employées comme moteur pour les tours des ateliers de l'agence de Québec.

En consultant le rapport de l'agent de Québec, on verra que le vapeur *Napoléon III* a été l'an dernier employé au transport des approvisionnements destinés aux phares de la côte nord du St. Laurent, du golfe et du détroit de Belle-Île, de la côte nord du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard.

Il a fait deux voyages à tous les phares du golfe, excepté ceux du Nouveau-Brunswick et ceux de l'Île du Prince-Edouard.

On trouvera dans le rapport de l'agent un relevé des voyages de ce vapeur depuis le premier juillet 1875 jusqu'à l'automne de 1876.

Le vapeur *Druid*, durant la saison dernière, a été affecté au transport des approvisionnements aux phares et sifflets d'alarme depuis la Pointe des Monts jusqu'à Montréal, et à faire le très important service des bouées du fleuve Saint-Laurent.

Dans le rapport de l'agent on trouvera un relevé des voyages de ce vapeur.

Le steamer *Lady Head*, durant l'année dernière, a été transféré du service des phares de la Nouvelle-Ecosse à Québec et chargé de protéger nos pêcheries sous le commandement du Capitaine Lavoie. Le rapport de l'agent expliquera les services de ce steamer.

On verra en parcourant le rapport de l'agent stationné à Halifax que le bateau à vapeur *Newfield* a fait l'année dernière le transport de l'huile et des approvisionnements aux phares et sifflets d'alarme de la Nouvelle-Ecosse, et à ceux du Nouveau-Brunswick situés dans la baie de Fundy. On trouvera dans le rapport de l'agent un relevé des voyages de ce steamer.

Le vapeur *Glendon*, qui avait pour mission de protéger nos pêcheries durant l'année 1875, mais qui ne convenait guère à ce service, a été transféré à l'agence d'Halifax où il a été employé à transporter le charbon destiné aux sifflets d'alarme, les provisions pour les phares, à faire le service des bouées dans le port d'Halifax, et à d'autres usages. Le capitaine Brown, M. R., qui a transporté en septembre dernier des approvisionnements à l'île St. Paul, dit, comme on peut le voir par le rapport de l'agent, que le *Glendon* est un bateau très-propre au service maritime ; mais que vû le mauvais état de sa chaudière, sa vitesse n'a pas dépassé cinq nœuds. On pourra trouver dans le rapport de l'agent à Halifax un résumé des voyages de ce steamer.

Le steamer *Sir James Douglas*, employé par le département dans la Colombie-Britannique, a fait le service des phares et des bouées de ce pays ; de plus, il a fait le transport des explorateurs chargés du chemin de fer du Pacifique, et approvisionné les différentes stations de la côte.

On trouvera dans le rapport de l'agent stationné à Victoria, Annexe No. 6, un relevé des services accomplis par ce vapeur pendant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier.

Le vapeur *Richelieu*, autrefois sous le contrôle de la Maison de la Trinité de Montréal, a été transféré aux commissaires du havre de Montréal, et le gouvernement n'a plus aucune dépense à faire pour son entretien.

En avril dernier le Département a passé un contrat de \$50,000 avec M. E. W. Sewell, constructeur de navires à Lévis, Québec, pour la construction d'un navire capable de tenir ouverte, durant l'hiver, une communication entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme.

Ce navire, nommé le *Northern Light*, a été construit à Lévis, l'année dernière, gréé pour ce service spécial, et envoyé le 4 décembre à Charlottetown. Ce steamer est construit d'épinette rouge, d'orme de montagne, de bois des Antilles et de pin blanc, sous la surveillance spéciale du Lloyd anglais, classe A, pour dix ans.

Il doit, d'après les conventions, faire quinze nœuds à l'heure en eau calme. Il est aussi fait de manière à pouvoir porter secours et remorquer les vaisseaux échoués

et pris dans les glaces durant l'automne ou la clôture de la navigation dans le golfe St. Laurent. Voici ses dimensions : longueur, 144 pieds ; largeur extrême, 25 pieds ; profondeur de la coque, 16 pieds ; tonnage brut, 393 ton. ; tonnage enregistré, 267 tonneaux. Ses machines, à surface composite, de la force de 120 chevaux, ont été faites à Lévis par MM. Carrier, Lainé & Cie.

On trouvera dans l'annexe No. 7 de ce rapport un compte détaillé des dépenses faites pour les steamers *Lady Head*, *Newfield* et *Sir James Douglas*, etc. On y verra qu'il a été dépensé pour le *Napoléon III*, \$30,152.29 ; pour le *Druid*, \$15,193.47, et les frais généraux d'entretien du *Napoléon* et du *Druid*, \$7,363.55 ; pour le *Lady Head*, \$22,312.24 ; pour le *Newfield* \$23,516.61 ; et pour le *Sir James Douglas* \$19,156.56 : ce qui porte la dépense totale faite pour les vapeurs fédéraux, y compris les sommes de \$64,997.23 pour l'achat du *Newfield* et \$32,000 pour celui du *Glendon*, à la somme de \$215,954.13.

POLICE DE RADE ET FLUVIALE.

Le gouvernement entretient aux ports de Montréal et de Québec, pendant la saison de la navigation, un corps de police de rade pour réprimer le racolage des matelots et maintenir l'ordre sur les navires et sur les quais. En vertu de l'acte 31 Victoria, chapitre 62, un droit de trois centins par tonneau est prélevé, pour l'entretien de cette force, sur les navires entrant dans ces ports ; les navires de plus de cent tonneaux paient ce droit deux fois par année, et ceux de cent tonneaux et au-dessous une seule fois.

A Québec, le corps de police de rade a été assermenté le 1^{er} mai et licencié comme de coutume le 30 novembre. Il se composait, d'un chef qui est aussi préposé à l'engagement des matelots dans le port de Québec et reçoit un traitement de \$1200 ; un sous-chef à \$2.40 ; un pilote, à \$2.10 ; cinq patrons de chaloupe, à \$1.60 ; trente-cinq constables, à \$1.30 par jour ; un mécanicien pour manœuvrer le steamer de la police à \$50, par mois et un aide à \$25 par mois. Une réduction a été opérée dans le contingent de la police : de 50 qu'il était l'année dernière, le nombre en a été réduit à 45 y compris le chef ; on a aussi fait faire une déduction de 20 pour cent par jour sur les salaires, comparés à ceux de l'an dernier. Toutefois, comme le commerce du port a cette année de beaucoup dépassé celui de l'an dernier, cet ordre a été révoqué et les policiers payés comme avant.

On verra par le rapport du chef (supplément No. 2) que le petit steamer de la police est d'une grande utilité, faisant durant le jour les deux tiers du service sur le fleuve. Durant la nuit, la police est faite par les chaloupes qui ont, chacune, à bord un patron et six hommes. L'acte de la marine marchande est mis en vigueur par la police fluviale, et le chef déclare que d'après le témoignage des capitaines de navires, il n'y a pas de port où eux-mêmes et leurs équipages soient aussi bien protégés que

dans celui de Québec. Trois matelots qui avaient été sollicités par des racoleurs à agir comme leurs agents, ont été arrêtés, l'an dernier, pour être montés à bord d'autres vaisseaux sans permission, trouvés coupables et condamnés à deux ans d'emprisonnement dans le pénitencier. Un racoleur, pour avoir donné asile à un matelot déserteur, a été condamné à trois mois d'emprisonnement aux travaux forcés. Dans le cours de la dernière saison, 737 individus ont été mis en état d'arrestation par la police fluviale pour divers délits, dont on trouvera un relevé dans le rapport du chef de police.

Le total des dépenses occasionnées par cette division du service public à Québec pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876, a été de \$27,136.68, et les droits perçus durant la même période ne dépassèrent pas \$20,790.12, laissant un surplus de dépenses de \$6,346.56. Cette somme de \$27,136.68 couvre les frais de l'habillement de la force en même temps que la solde et l'entretien du vapeur de la police de rade et autres déboursés, et l'annexe No. 15 de ce rapport fournit un état détaillé des dépenses. La somme dépensée l'année précédente était de \$24,500.

Comme auparavant, la police de rade de Montréal se composait l'année dernière, d'un chef, de quatre sergents et de vingt constables. Ci-suit le chiffre de la solde de chacun d'eux: chef, \$3 par jour; sergents, \$1.90; constables, [\$1.50 par jour. On verra par le rapport du commissaire, au supplément No. 2, que de même qu'à Québec le racolage des matelots peut être considéré comme presque détruit, car deux arrestations seulement ont été opérées cette année, tandis qu'il y en a eu dix l'an dernier. Le nombre total des personnes arrêtées cette année s'est élevé à 438, soit une diminution de 322 sur l'année dernière. Comme on peut le voir en consultant l'annexe No. 15, les dépenses encourues pour la police fluviale de Montréal durant la dernière année fiscale, se sont élevées à la somme de \$14,090; le montant des droits perçus a été de \$5,708.97, montrant un excédant de dépenses de \$8,381.03 sur les recettes. Le total des dépenses pour la police l'année dernière a été de \$13,395.

Le montant total dépensé à Québec et à Montréal pour le compte de la police fluviale, pendant la dernière année fiscale, a été de \$41,222.68, soit un excédant de \$3,326.68 sur les dépenses de l'année dernière. Le crédit voté pour ce service pour l'année fiscale expirée le trente juin dernier, était de \$42,290. Le montant perçu à Québec et à Montréal a été de \$26,499.09, qui, déduit des dépenses, accuse un déficit de \$14,723.59.

Voir l'état des recettes et des dépenses pour ce service durant les sept années expirées le 30 juin dernier:—

	Recettes.	Dépenses.
Pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.	\$23,996 68	\$18,461 83
do 1871...	21,235 05	17,400 73
do 1872...	27,215 80	20,348 00
do 1873...	26,618 50	32,653 87
do 1874...	28,650 39	33,897 52
do 1875...	25,620 09	37,895 00
do 1876...	26,499 09	41,222 68
	<hr/>	<hr/>
	179,835 61	206,879 63
Déduire les recettes des dépenses.....	179,835 61	
	<hr/>	<hr/>
Excédant des dépenses sur les recettes.....		\$27,044 02

MARINS MALADES ET SANS RESSOURCES.

Dans le rapport de l'an dernier nous avons parlé de l'amendement fait à l'acte concernant les soins et secours à donner aux marins malades et sans ressources, amendement par lequel les navires d'un plus fort tonnage que 100 tonneaux sont obligés de payer un impôt de deux centins par tonneau trois fois au lieu de deux comme avant. Cet amendement est entré en opération le 8 avril 1875, et à cette période avancée de l'année on ne pouvait pas s'attendre que le revenu en fût sensiblement augmenté. Comme on pourra le voir en consultant l'annexe No. 39, il y a eu durant l'année expirée le 30 juin dernier, une augmentation de \$3,486.20 dans les recettes comparées à celles de l'année précédente, les recettes de 1875 s'étant élevées à \$37,801.46, et celles de 1876 à \$41,287.66.

L'acte des marins malades ne s'applique pas à la province d'Ontario, et conséquemment aucuns droits ne sont perçus dans cette province, et aucunes dépenses pour les marins d'Ontario ne paraissent dans les comptes publics. Une subvention de \$500 a été donnée, il y a quelques années, à l'Hôpital-Général et de la Marine de Ste. Catharine, vu que les marins malades y sont souvent reçus, et pour les mêmes raisons une subvention semblable a été accordée à l'hôpital de Kingston.

Comme on pourra le voir en consultant les annexes Nos. 29 et 30 de ce rapport, les dépenses, dans la province de Québec, faites pour les marins malades et dénués de ressources, y compris les dépenses de l'hôpital de la Marine et des Immigrants de Québec, se sont élevées à \$27,281.24; sur cette somme, \$770.02 ont été dépensées pour les marins naufragés et dénués de ressources, et \$483.37 pour les marins malades dans les ports autres que ceux de Montréal et de Québec.

Au port de Montréal les marins sont sous les soins de l'hôpital-général, en vertu d'un arrangement fait par le département, par lequel 90 centins sont payés par jour

pour chaque marin, y compris la pension et les soins médicaux. Le nombre de marins traités dans l'hôpital pendant l'année expirée le 30 juin 1875, a été de 189, et les frais encourus par eux \$2,232. Le montant perçu au port de Montréal pendant la dernière année fiscale s'est élevé à \$2,709.98.

Au port de Québec les marins sont sous le traitement de l'hôpital de la Marine et des Immigrants. La somme dépensée pour cet hôpital durant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier, s'est élevée à \$23,795.85, tandis que le crédit voté par le parlement était de \$23,000. La somme de \$2,666.66 a été reçue du gouvernement de Québec pour les soins et l'entretien des citoyens de Québec dans cet hôpital. On a reçu la somme de \$146 de malades payants, \$125 provenant du loyer de lots de grève, ce qui fait une somme totale de \$2,937.66 déposée au crédit du Receveur-Général. La somme fournie par le gouvernement fédéral pour cet hôpital durant la dernière année fiscale s'élève à \$20,858.19, ce qui comprend les frais d'entretien des immigrants et des marins malades ; et en évaluant le coût des 57 immigrants qui ont eu 1,343 jours de traitement à \$2,655.05, les frais d'entretien des marins malades s'élèveraient à \$18,203.14. Il paraîtrait cependant par le rapport des administrateurs, Annexe No. 21, que durant l'année expirée le 30 juin dernier, sur 1,157 malades, 706 étaient marins, ayant 9,170 jours de traitement ; 57 étaient immigrants, ayant 1,343 jours de traitement, tandis que pas moins de 394 étaient résidents de Québec ayant 12,046 jours de traitement dans l'hôpital. Donc la somme que donne le gouvernement de Québec comme indemnité pour les résidents de Québec est tout-à-fait insuffisante. Une proportion équitable des frais d'entretien de l'institution pour l'année fiscale dernier serait comme suit : pour marins, \$9,572.76 ; immigrants, \$1,416.66, et pour résidents \$12,706.45. Comme une proportion équitable des frais d'entretien des résidents de Québec n'a pas été payée depuis plusieurs années et que le gouvernement local a réduit depuis 1875 sa subvention annuelle de \$4,000 à \$2,666.66, il deviendra nécessaire d'effectuer un changement dans l'économie de l'hôpital, de manière à réduire la grande dépense occasionnée par les marins malades. Prenant en considération le nombre collectif de jours passés à l'hôpital, savoir 22,539, les frais d'entretien de chaque malade par jour s'élèveraient à \$1.05. On a attiré l'attention du gouvernement de Québec et de la corporation de la ville sur la nécessité de faire d'autres arrangements plus équitables pour l'entretien des résidents, ou d'y pourvoir d'une autre manière.

Le montant perçu au port de Québec pour le fonds des marins malades pendant l'année fiscale dernière, s'est élevé à \$14,025.46.

Le montant perçu pendant l'année fiscale dernière dans la province de Québec pour le fonds des marins malades, est de \$18,986.58, tandis que les dépenses en chargeant le montant au fonds, après en avoir déduit, comme dit plus haut, les frais des immigrants à l'hôpital Marine de Québec la somme de \$18,203.14, seraient de 21,683.5, soit un excédant de \$2,791.95 sur les recettes.

Les frais encourus pour les marins malades et dénués de ressources dans la

province du Nouveau-Brunswick se sont élevés, pendant la dernière année fiscale, à \$8,981.89, et pour les marins naufragés et dans le dénuement à \$214.11, formant un total de dépenses de \$9,196.34; tandis que les recettes ne se sont élevées qu'à \$8,962.34, ce qui fait un excédant de \$233.66 sur les recettes. Dans le Nouveau-Brunswick il y a des hôpitaux établis à St. Jean, St. Andrews, Miramichi, Richibouctou, Bathurst et Sackville, et on reçoit des rapports hebdomadaires du médecin interne de ces hôpitaux quant au nombre des malades. D'après ces rapports, il paraîtrait que la moyenne hebdomadaire des malades de ces hôpitaux serait comme suit : Hôpital de Marine, St. Jean, 14; Miramichi, 5; St. Andrews, 2; Richibouctou, à peu près 1½, Bathurst et Sackville 1.

En consultant l'annexe No. 30, on pourra voir que les dépenses encourues pour ces hôpitaux pendant l'année fiscale dernière, se divisent comme suit : St. Jean, \$4,917.84; Richibouctou, \$397.84; Miramichi, \$1,397.71; St. Andrews, \$605.09; Bathurst, \$131.32; Sackville, \$1,024.78; tandis que les dépenses dans les autres ports de la province où il n'existe pas d'hôpitaux se sont élevées à \$507.31. Une partie des déboursés pour l'hôpital de Sackville appartient à proprement parler à l'année précédente, et l'on a dépensé une somme considérable à se procurer la quantité requise de remèdes et autres objets nécessaires à l'établissement d'un hôpital. Les perceptions faites au port de St. Jean pour le fonds des marins malades se sont élevées, l'an dernier, à la somme de \$4,528.

Dans la province de la Nouvelle-Ecosse on vient de bâtir un hôpital de marine au port de Sidney, et il est déjà ouvert; mais nous n'avons encore reçu aucun rapport.

Un hôpital a été aussi fondé à Yarmouth, mais le gardien fait rapport que pas un seul malade n'a été admis cette année. Dans les autres ports, ils sont sous les soins des percepteurs des douanes, excepté pour celui d'Halifax, où ils sont admis dans l'hôpital provincial et de la cité d'après des arrangements spéciaux pris avec les directeurs de l'établissement. La somme de \$5 par semaine est payée pour chaque malade et le montant total payé à l'hôpital pour l'année fiscale dernière était de \$3,700.82. Le montant du fonds des marins malades perçu à Halifax durant le même temps est \$4,219.80, et le montant total des perceptions pour toute la province durant l'année fiscale est de \$10,425.17, tandis que la somme dépensée pour les marins malades est de \$12,038.52, et pour les marins naufragés et sans ressources \$3,931.45 : faisant une dépense totale de \$15,999.69, soit un excédant de \$5,574.80 sur les recettes.

Dans l'Ile du Prince-Edouard les dépenses encourues pour les marins malades et dénués de ressources se sont élevées durant l'année fiscale dernière à \$1,389.31, et pour les marins naufragés et sans ressources à \$96.78, soit une dépense totale de \$1,486.09, tandis que les recettes pour le fonds des marins malades ne se sont élevées durant la même période qu'à \$716.24, laissant un surplus de \$769.71 de dépenses sur les recettes. L'hôpital de la marine de Charlottetown, dont le rapport se trouve à l'annexe No. 26, a coûté \$1,189.87 pour son entretien. Il y a eu cinquante admissions de malades durant l'année dernière, soit une moyenne hebdomadaire de trois malades.

Dans la Colombie-Britannique on a dépensé durant l'année fiscale dernière la somme de \$3,418.33 pour les marins malades et invalides, et le montant des recettes pour le fonds des marins malades a été de \$2,197.33 pendant la même période. La plus grande proportion de la somme dépensée l'a été pour le nouvel hôpital de la marine de Victoria qui est, comme on peut le voir en recourant à l'annexe No. 27, dans un excellent état. 11 malades ont été admis à l'hôpital durant la dernière année fiscale, soit une moyenne de trois malades par semaine.

Pendant l'année fiscale dernière la somme de \$2,579.94 a été payée à la chambre de commerce impériale, pour rembourser les frais encourus pour le soin des marins du Canada naufragés et dans le dénuement, dans les ports étrangers.

Le total des dépenses encourues par ce département pour les marins malades, invalides, naufragés et dénués de ressources pendant l'année fiscale dernière, y compris la gratification de \$500 donnée à l'hôpital de Ste. Catherine et à celui de Kingston, et les dépenses de l'hôpital de la marine de Québec, s'est élevé à \$60,951.57, et en déduisant \$41,287.66 de la somme dépensée, montant perçu des navires pour le fonds des marins malades, il y a un excédant de \$19,663.91 de dépenses sur les recettes.

En déduisant cependant la somme de \$14,123.08, la juste proportion de la dépense encourue pour le soutien des immigrants et des citoyens de Québec à l'hôpital de la marine de cette ville, la dépense ne serait que \$46,824.89, et le déficit seulement de \$5,540.83.

Le montant des recettes et des déboursés pour ce service durant les huit dernières années fiscales est comme suit :

		Recettes.	Déboursés.
Pour l'année fiscale finissant le 30 juin,	1869	\$31,353 78	\$26,987 64
"	" 1870	31,410 46	27,029 34
"	" 1871	29,683 41	28,971 22
"	" 1872	34,911 64	38,947 60
"	" 1873	37,136 10	41,016 43
"	" 1874	41,500 16	59,778 90
"	" 1875	37,801 46	50,684 76
"	" 1876	41,287 66	46,824 89
		<hr/> 285,084 67	<hr/> 320,251 38
			<hr/> 285,084 67

Balance au débit du fonds..... \$45,166 71

AMÉLIORATION DES HAVRES.

En vertu des dispositions de l'acte 32 et 32 Vict. chap. 41, le gouvernement a imposé, pour l'amélioration des havres, un droit de dix centins par tonneau sur les navires qui arrivent dans les ports de Bathurst, de Richibouctou, N.B., d'Amherst, du Havre-aux-Maisons, du Cap Chatte, dans la province de Québec, lesquels ont été proclamés sujets à l'opération de cette loi.

Les sommes perçues à ces ports pendant l'année expirée le 30 juin 1876 sont comme suit :

Bathurst.....	9,720 tonnes	\$ 972 00
Richibouctou.....	20,602 “	2,060 20
Amherst.....	4,348 “	431 80
Havre-aux-Maisons.....	934 “	93 40
Cap Chatte, Gaspé.....	204 “	20 40
	<hr/>	<hr/>
	35,808	\$3,580 80

Les perceptions faites pendant l'année expirée le 30 juin 1876 se sont élevées à 2,711.90.

Il ne paraît pas qu'on ait fait d'améliorations dans aucun de ces ports, excepté celui de Richibouctou, où le département des Travaux Publics a dépensé la somme de \$10,853.42 pour la construction d'un brise-lames.

INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR.

Le rapport du président du bureau de l'inspection des bateaux à vapeur pour l'année expirée le 31 décembre dernier, se trouve dans le supplément No. 2 de ce rapport, ainsi que des états indiquant les noms des mécaniciens examinés auxquels, des certificats ont été accordés ou dont les certificats ont été renouvelés, les sommes reçues pour tels brevets, le nombre et les noms des bateaux à vapeur inspectés et le montant de droits et honoraires perçus, de même que des états indiquant les nouveaux bateaux à vapeur du Canada, et ceux qui ont été brisés, qui se sont perdus ou sont devenus hors de service pendant l'année. On verra par ces états que 1145 certificats ont été accordés pendant l'année, ce qui constitue une augmentation de 216 sur le nombre accordé l'année précédente.

Une partie de cette augmentation est due à la Colombie-Britannique, qui n'était pas comprise dans les rapports de l'an dernier. Les certificats accordés sont classifiés de la manière suivante: mécaniciens de première classe, 62; seconde classe, 163; troisième classe, 202; aides de première classe, 301; seconde, 166; troisième, 148; restreints à des navires particuliers, 103. La somme de \$3,938 a été perçue par le président pour ces certificats et déposée au crédit du fonds d'inspection des bateaux à vapeur, soit une augmentation de \$535 sur les recettes de 1875.

Le nombre total des bateaux à vapeur inspectés durant l'année de calendrier est de 639, représentant un tonnage brut de 111,953 tonneaux et 67,996 tonneaux enregistrés. De ce nombre 202 ont été inspectés dans Ontario Ouest, Huron et la division du Lac Supérieur, 91 dans la division d'Ontario Est, 124 dans la division de Montréal, 53 dans la division des Trois-Rivières, 88 dans la division de Québec, dans la division des Provinces Maritimes d'en Bas, et 23 dans la division de la Colombie-Britannique. Des 639 bateaux à vapeur inspectés 291 étaient à aubes, 397 à hélice, 252 pour les passagers, 96 transports et 331 remorqueurs.

Pendant la dernière année de calendrier, 51 nouveaux bateaux à vapeur ont été ajoutés à la liste des vapeurs du Canada, représentant un tonnage brut de 3,643 tonneaux et un tonnage enregistré de 2,244 tonneaux. Dans le cours de la même période, 27 steamers ont été perdus, brisés ou mis hors de service, représentant un tonnage brut de 4,592 tonneaux et un tonnage enregistré de 3,169 tonneaux. Nous avons donc perdu durant le cours de l'année un tonnage brut de 1,949 tonneaux et 925 tonneaux enregistrés.

La plus forte augmentation dans le nombre des bateaux à vapeur a été dans la division d'Ontario Ouest, du lac Huron et du lac Supérieur ; sur les 51 steamers construits dans le courant de l'année, 16 l'ont été dans ces divisions.

Les perceptions faites pendant la dernière année fiscale pour le compte des droits de tonnage, de l'inspection des bateaux à vapeur et des certificats des mécaniciens ont été de \$13,811.24, dont \$11,314.24 ont été pour droits de tonnage et d'inspection, et \$2,497 pour certificats de mécaniciens ; ce qui fait une diminution de \$1,200.66 sur les recettes de l'année finissant le 30 juin 1875. Cette diminution est due à une réduction faite par un arrêté du conseil du 13 février 1875 sur le tonnage brut des bateaux à vapeur. Avant l'émanation de cet arrêté, le droit perçu était de dix centins par tonneau ; mais alors il fut réduit à sept centins, car la forte balance placée au crédit du fonds de l'inspection des bateaux à vapeur durant les cinq années précédentes semblait devoir permettre une telle réduction. En consultant l'annexe No. 9, on verra que les dépenses de l'année fiscale dernière se sont élevées à \$13,081.86, qui, déduites des recettes, à savoir : \$13,811.24, laissè une balance de \$729.38 au crédit du fonds de l'inspection des vapeurs.

Dans le rapport de l'an dernier, on a fait mention de la nomination de M. Thomas Westgarth comme inspecteur de bateaux à vapeur pour la Colombie-Britannique, et de son refus d'accepter le salaire offert.

Par un arrêté du conseil du 8 mars dernier, le salaire de M. Westgarth a été fixé à \$750, vu que dans une province aussi étendue, il est obligé de consacrer la majeure partie de son temps à remplir les devoirs imposés par sa charge.

On trouvera dans le supplément No. 2 du rapport du président, un état indiquant les différents accidents arrivés aux bateaux à vapeur durant la dernière année de calendrier. Ces accidents n'ont pas entraîné de perte de vies, excepté celui du steamer *Gertrude* dans la Colombie-Britannique, qui, échoué sur un rocher dans la rivière Stickeen, a perdu un de ses matelots, noyé en essayant de porter un câble du bateau au rivage.

Comme on peut le voir par le tableau suivant, les recettes de ce service durant les sept dernières années, se sont élevées à \$94,440.76 et les dépenses à \$70,998.97, laissant au crédit du fonds une balance de \$23,441.79.

Etat comparatif des recettes et des dépenses pour le service d'inspection des bateaux à vapeur pendant les sept dernières années :

	Recettes.	Dépenses.
Pour l'année finissant le 30 juin, 1870	\$12,521 29	\$7,399 18
“ “ 1871	10,369 96	8,321 00
“ “ 1872	11,710 43	8,500 00
“ “ 1873	15,412 75	11,205 54
“ “ 1874	15,603 19	10,291 58
“ “ 1875	15,011 90	12,199 81
“ “ 1876	13,811 24	13,081 86
	<hr/>	<hr/>
	\$94,440 76	\$70,998 97
	70,998 97	

Surplus des recettes sur les dépenses..... \$23,441 79

CERTIFICATS DES CAPITAINES ET SECONDS.

On trouvera dans le supplément No. 2 le rapport du président du bureau des examinateurs des capitaines et seconds de navires pour l'année de calendrier finissant le 31 décembre dernier. Pendant l'année dernière, comme on peut le voir dans le rapport, le bureau des examinateurs a tenu des séances pour l'examen des candidats aux ports d'Halifax, N. E., St. Jean, N. B., et Charlottetown, I. P. E. Au dernier port nommé on a créé le 22 juin dernier un bureau d'examineurs, composé du président et des capitaines Roderick Cameron et Frederick William Hyndman de la marine royale comme examinateurs.

Comme il ne s'est présenté aucun candidat pour l'examen, le bureau n'a pas siégé à Québec durant l'année dernière. Il y a eu seize séances à Halifax, quinze à St. Jean et quatre à Charlottetown. A Halifax, le nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats de compétence a été de 34, et de seconds, de 24, tandis que 19 échouèrent dans leur examen pour le poste de capitaine, et 24 dans celui pour le poste de second. A St. Jean 53 aspirants ont subi leurs examens comme capitaines, 21 comme seconds ; 26 ont échoué dans l'examen comme capitaines et 11 comme seconds. Il y a eu cinq admissions comme capitaines.

Il appert par ces données que durant l'année dernière, sur 147 candidats qui se sont présentés pour subir leur examen comme capitaines 92 ont réussi et 55 ont échoué, et sur 73 qui se sont présentés pour subir leur examen comme seconds 59 ont réussi et 23 ont échoué.

Le nombre de candidats heureux qui ont obtenu leur certificat de capitaine depuis la mise en force du présent acte, c'est-à-dire depuis le 15 septembre 1871 jusqu'au premier décembre 1876, est de 743, et le montant perçu pour ces certificats, à raison de 10 piastres chaque, est de \$7,460. Pendant la même période, 209 candidats ont reçu des certificats de capacité comme seconds ; le montant reçu, à \$5 par chaque certificat, est de \$1,000.

On trouvera dans le supplément No. 2 de ce rapport une liste de tous ceux qui ont obtenu des certificats de capacité et de service soit comme capitaines, soit comme seconds, durant l'année expirée le 31 décembre dernier.

Pendant la dernière année de calendrier, 43 certificats de service pour le grade de capitaine et 16 pour celui de second ont été accordés.

Le nombre total de certificats de service accordés depuis la mise en force de cette loi a été de 1,062, dont 791 à des capitaines et 271 à des seconds. Ces certificats, comme nous l'avons déjà dit dans des rapports antérieurs, sont accordés aux capitaines et aux seconds qui sont incapables ou qui ne veulent pas subir l'examen pour les certificats de compétence, qui ont agi comme capitaines avant le premier janvier 1870, et qui peuvent produire des certificats d'expérience et de bonne conduite. Les honoraires exigés pour ces certificats sont de \$5 pour les capitaines et de \$3 pour les seconds.

Les honoraires perçus pour certificats de compétence ou de service dans le cours de l'année fiscale expirée le 30 juin dernier s'élèvent à \$2,021.97, et le montant dépensé pour ce service, comme on peut le voir en consultant l'annexe No. 10 de ce rapport, est de \$4,672.08. Le crédit voté par le Parlement était de \$5,500, ce qui laisse une balance de \$827.92 qui a été remise au Trésor.

Comme nous l'avons dit dans le rapport de l'an dernier, la subvention antérieurement accordée pour l'entretien d'écoles de navigation à Halifax, St. Jean et Québec a été retranchée depuis le 1er novembre 1875. Les écoles de St. Jean et d'Halifax sont relativement bien fréquentées, et le service dans ces deux derniers endroits peut être considéré comme se soutenant par lui-même. Le gouvernement n'a pas cru devoir subventionner une école à Québec à même le revenu général. A la dernière session de la législature locale de la province de Québec, un crédit a été voté pour l'entretien d'une école de marine à Québec, et M. Seaton, directeur de l'école lorsqu'elle était subventionnée par le gouvernement fédéral, a été retenu par le gouvernement local pour remplir les mêmes fonctions.

Le président du bureau des examinateurs a conseillé, comme on peut le voir en consultant ce rapport, de permettre, comme étant très-avantageux à ceux qui font le commerce avec l'Angleterre, de subir un examen volontaire qui leur permettrait d'obtenir le rang de contre-maître dans les ports d'Angleterre, chose qu'ils ne peuvent atteindre aujourd'hui, la loi ne reconnaissant pas de tel certificat. D'après la loi actuelle, ces personnes sont obligées de prendre le rang de maître d'équipage durant leur séjour dans les ports d'Angleterre et ne reprenne qu'en mer leur véritable rang.

NAUFRAGES ET ACCIDENTS.

Le nombre des accidents arrivés aux navires anglais, y compris ceux du Canada, et aux navires des autres nations naviguant dans les eaux canadiennes, dont le département a reçu le rapport, et aux navires canadiens naviguant dans les eaux étrangères

durant l'année de calendrier dernière, a été de 327, représentant un tonnage de 116,779 tonneaux enregistrés. Le montant des dommages et des pertes ainsi occasionnées autant qu'il y a eu moyen d'obtenir à cet égard une estimation exacte, est de \$1,885,996.

Le nombre de vies perdues dans ces divers accidents, dont rapport a été fait à ce département, est de 244, savoir : 144 dans les eaux canadiennes et 120 dans les eaux étrangères.

Dans les rivières de l'intérieur du Canada, le nombre des accidents arrivés dans le courant de l'an dernier, dont le rapport est parvenu à ce département, est de onze.

Le nombre de vies considérées comme perdues dans les divers accidents arrivés dans les eaux de l'intérieur du Canada est de 13, savoir, six dans le naufrage de la barque *F. C. Street*, qui se rendait de Port Colborne à Toronto, en mai, et sept par la perte complète de la barque *Maggie Hunter*, qui a coulé en allant d'Oswego à Toronto, en octobre dernier. Nous n'avons à enregistrer aucune perte de vie produite par des accidents arrivés à des navires canadiens sur les côtes intérieures des Etats-Unis d'Amérique, et le montant des pertes et dommages est évalué à \$69,888, représentant 2,120 tonneaux enregistrés.

Le soir du 15 avril dernier, le navire *Neptune* de 1,630 tonneaux enregistrés de la ligne Black Ball, de New-York, s'échoua sur la côte sud de l'Île de Sable, pendant une brume épaisse en se rendant de Liverpool, Angleterre, à New-York, avec cargaison générale. La mer était très agitée au moment de l'accident et le navire roulait fortement ; l'eau couvrait le pont, rendant inutiles les efforts du capitaine et de l'équipage pour le dégager. Vers 4 heures p. m., le navire fut abandonné, et l'équipage se jeta dans trois chaloupes ; le capitaine prit le commandement d'une chaloupe, le second et l'officier en commandement après lui, se chargèrent de la deuxième et de la troisième. La chaloupe commandée par le capitaine contenait 14 personnes, y compris sa femme et ses quatre enfants, dont le plus jeune n'était âgé que de 8 mois. En voulant gagner le côté nord de l'île, la chaloupe fut entraînée en pleine mer, et les naufragés n'eurent pour se nourrir pendant trois jours et trois nuits qu'un peu d'eau et de jambon cru. Enfin ils parvinrent à atterrir sur la barre nord-est de l'île, d'où ils furent transportés à l'établissement de secours, dont le surintendant prit soin d'eux. Le bateau de sauvetage de la station fut envoyé au secours du navire, mais ne put l'aborder, vu l'état de la mer. L'équipage du bateau de sauvetage parvint à sauver un matelot qui avait été abandonné à bord du navire lors du départ des chaloupes. Les deux autres chaloupes parvinrent à atteindre l'île et tous débarquèrent sains et saufs à l'exception d'un seul qui périt en voulant se rendre à terre. Le capitaine, sa famille et son équipage partirent de l'île sur la goëlette américaine *Venetia*, qui les conduisit à Halifax. Le navire fut perdu complètement ; il était évalué à \$80,000, et la cargaison à \$40,000. C'était un navire en bois, construit en 1855 et avait été classé A 1² dans le Lloyd américain en 1873.

Le navire américain, *Ironsides*, de New-York, parti de Liverpool, Angleterre, pour St. Jean, N.-B., s'est échoué par une brume épaisse sur la barre nord-est de l'île de Sable à environ 12 milles du phare, dans l'après-midi du 7 juin dernier. Ce navire fut complètement perdu. Il était évalué à \$20,000, avait un tonnage enregistré de 1,415 tonneaux. Ce naufrage n'occasionna aucune perte de vie. Le capitaine et son équipage furent transportés à Halifax. C'était un navire de bois, construit en 1855 et classé en 1873 dans le Lloyds américain A 1² pour 5 ans.

Dans la matinée du 29 juin dernier, la barque *Norma*, de St. Jean, N.-B., allant de Musquash, N.-B., à Liverpool, Angleterre, s'est échouée au milieu d'une brume épaisse sur la barre nord-ouest de l'île de Sable. Le capitaine et l'équipage descendirent sur l'île et y demeurèrent jusqu'au 6 juillet, puis s'embarquant sur un bateau découvert, parvinrent à atteindre le Détroit de Canso après une traversée très périlleuse. Le navire paraît avoir été emporté par la mer car on n'en découvrit aucune épave lorsque la brume se fut éclaircie. Il avait un tonnage enregistré de 561 tonneaux et valait \$16,800; il était de bois, avait été construit en 1864 et en 1873 classé A 1 pour 5 ans dans le Lloyd américain.

Dans la soirée du 16 octobre dernier, par une forte brise, on aperçut dans l'obscurité une grande goëlette sur la barre nord-ouest de l'île de Sable; la mer brisant à mi-mât par-dessus. Tous les employés de l'établissement de secours firent les plus grands efforts pour leur venir en aide, mais en vain, les brisants les empêchèrent de se rendre sur la barre pour porter secours à l'équipage. Le matin suivant la goëlette avait disparu et l'on n'en voyait aucune trace; on doit donc supposer qu'elle a été mise en pièces. Les cinq jours suivants cinq cadavres furent portés au rivage et d'après des papiers trouvés sur l'un d'eux, on a supposé que le bateau naufragé était le *N. B. Reeves*, de Calais, Maine, portant une cargaison de poisson de Terre-neuve. Dans les poches de l'un des noyés se trouvait une lettre adressée à Delmont T. Ober, goëlette *N. B. Reeves*, jetée Narragansett, R. I., et une lettre de sa sœur portant la date de Lowell, Mass., 18 janvier, 1876. On trouva aussi des quittances pour taxes payées à la cité de Calais, Maine.

Sur l'île St. Paul, il n'y a eu qu'un naufrage durant l'année 1876: celui de la barque en bois *Glenroe*, de Pictou, N.-E., échouée le 5 juin au milieu d'une brume épaisse. Elle valait \$30,000, était partie sur lest de Tralee, Irlande, pour Richibouctou. Aucune perte de vie dans ce naufrage. Le navire a été perdu complètement. Les passagers, comprenant l'armateur, sa femme et deux servantes ainsi que l'équipage furent pris en soin par le surintendant de la station de secours de l'île. La barque jaugeait 546 tonneaux de registre, n'était construite que depuis un an et était classée A1 dans les Lloyds américains. Le capitaine attribue son naufrage à une erreur en prenant le sifflet d'alarme de l'île pour le clairon d'alarme d'un navire, ainsi qu'au fait qu'un courant venant de l'est l'avait jeté hors de sa route. Le navire a fait naufrage sur la pointe sud de l'île.

La barque norvégienne *Zaurak* a été perdue, le 17 juin dernier sur l'île Scatterie

pendant une brume épaisse ; la perte a été complète quant au vaisseau. L'équipage, au nombre de 13 hommes fut sauvé et demeura cinq jours sur l'île.

La barque en bois, *W. J. Hatfield*, de Yarmouth, N. E., a été complètement perdue le 28 janvier, 11 jours après son départ de Philadelphie pour Brème. Il paraît qu'elle éprouva un temps très orageux et fut renversée sur le côté. Ce voyage coûta la vie à quatorze personnes, deux marins de l'équipage se sauvèrent en sautant par dessus bord et furent recueillis par la barque norvégienne *Floke* ; aucun autre secours ne put être porté en raison du mauvais temps. Ce navire était construit depuis dix ans, jaugeait 891 tonneaux de registre, et valait \$25,000. La cargaison, évaluée à \$12,000, consistait en huile de pétrole. Le navire avait été classé en 1873 G. 1, 1, dans les Llyods.

Le brigantin *S. N. Collymore*, de Yarmouth, construit en bois, 221 tonneaux de registre, s'est perdu en mer le 23 mai dernier, vingt jours après son départ, dans un voyage de Trinidad à St. Jean, portant une cargaison de mélasse. Il paraît que par une brume épaisse il fut abordé par la barque américaine *National Eagle*, et renversé le fond en l'air. La femme du capitaine et trois hommes d'équipage périrent ; le capitaine et le reste de l'équipage ne se sauvèrent qu'en se cramponnant à la proue du *National Eagle* ; ce navire avait trois ans de service et valait \$13,000. Il paraît qu'après avoir flotté de ci de là, ce navire a été trouvé la quille en l'air tout près de Yarmouth, son port d'enregistrement ; subséquemment il fut remorqué dans le port, redressé puis réparé et mis en état de reprendre la mer. La cargaison, valant \$12,000 a été toute perdue. Le navire avait été classé A 1² dans le Lloyd américain :

La goëlette *Katie*, de l'Île du Prince-Edouard, 60 tonneaux de registre, dix ans de service, et valant \$1,200 partie du Port Hawsbury, Cap-Breton, pour Boston, le 2 avril dernier avec un équipage et soixante passagers ; depuis lors on n'en a plus entendu parler. Quelque temps après on trouva pas bien loin de Torbay, Nouvelle-Ecosse, une bouteille contenant un morceau de papier sur lequel étaient écrits quelques mots au sujet d'un navire qui sombrait. Ce papier fut envoyé à M. Martin, de l'anse de Auld, (Auld's Cove), N. E., qui avait un frère à bord de la *Katie*. M. Martin y reconnut l'écriture de son frère : il est probable que la goëlette a sombré dans un violent ouragan qui s'est élevé deux jours après son départ, et l'on croit que dans ce naufrage près de 70 personnes ont péri.

Le navire *Lac Ste. Claire* de 1,061 tonneaux enregistrés, propriété de la Compagnie Canadienne de Commerce de Montréal, fit voile de New-York pour Glasgow, avec un chargement de grains et un équipage de trente hommes le 19 janvier dernier ; depuis personne n'en a reçu de nouvelles. C'était un navire de fer évalué à \$67,500, on croit qu'il a sombré en mer. Il avait été en 1875, classé A1 dans le Lloyd anglais.

Le 25 juillet dernier, le navire en bois *N. W. Blethen*, 1 061 tonneaux enregistrés, de Yarmouth, Nouvelle-Ecosse, fit voile de Baltimore pour Londres chargé de grains. Le 31 du même mois, il fut pris par un grain qui le fit chavirer. Il paraît qu'il fut jeté sur le côté et que le chargement s'est déplacé, et qu'il a continué de pencher gra-

duellement, car il a été retrouvé sur le côté. Tout l'équipage a péri, à l'exception du capitaine, de sa femme et de deux enfants, qui parvinrent à s'accrocher à des épaves flottantes et qui furent, 56 heures après, reçus à bord du navire américain, *C. E. Payne*, de New-York. Ce navire n'avait que deux ans de service, était évalué à \$60,000 et son chargement à \$50,000. Dans ce naufrage 17 personnes périrent. Le navire avait été classé en 1874 dans le Lloyd français L.1.1.

La barque *G. W. Jones*, de Yarmouth, appartenant à A. C. Robbins, de Yarmouth, N. E., 679 tonneaux de registre. Naviguant depuis 6 ans, en bois et valant \$20,000, partit de Glasgow sur lest, le 8 janvier dernier, avec un équipage de 12 personnes, et on n'en a plus entendu parler depuis. On suppose qu'elle aura coulé en mer et que tout le monde aura péri.

La barque anglaise *A 1* de Scarboro, 933 tonneaux enregistrés, a sombré dans le Golfe St. Laurent, près de l'île d'Anticosti, le 16 mai dernier. La cause de ce naufrage est due à des avaries faites par les glaces dans un voyage de Newcastle, Angleterre à Montréal. Il n'y a pas eu perte de vie. C'était un navire en fer évalué à \$90,000.

Le brigantin *Bessie*, 135 tonneaux de registre, d'Halifax, N.-E., parti de Malaga, avec un chargement de fruits pour Halifax, le 23 novembre 1875, n'est jamais arrivé à destination. Il y avait quatre ans qu'il était construit et valait \$8,000. On croit qu'il y avait neuf personnes à bord. Son chargement était évalué à \$20,000.

Le navire en bois *J. V. Troop*, de St. Jean, N.-B., 1,232 tonneaux enregistrés, classé en 1869, dans le Lloyd français pour dix ans, s'échoua le 15 janvier dernier à Peak's Beach, à l'embouchure de la rivière Delaware dans les Etats-Unis d'Amérique, en se rendant de Collas à New-York, avec un chargement de grains. Les avaries arrivées au navire s'élèvent à une somme de \$30,000. La cargaison ne fut que légèrement endommagée. Il n'y eut aucune perte de vie. Le navire ayant été retiré de sa position et réparé, prit un nouveau chargement de grain et de suif pour destination de Bristol. Dix jours après sa sortie du port, ayant éprouvé du gros temps, il se prit à pencher à tribord. On coupa le mât de misaine et une partie de la cargaison fut jetée à la mer; mais le navire faisait tellement d'eau qu'il fallut l'abandonner; la cale contenait déjà dix pieds d'eau. Sa perte fut complète: on l'évalue à \$50,000. Valeur de la cargaison inconnue, mais supposée être de \$60,000. Dans cet accident une seule personne perdit la vie; le reste de l'équipage fut recueilli par la barque *Smyrniote*, de Boston.

Le brigantin *Martin B*, de Liverpool, N.-E., enregistré pour 276 tonneaux, se trouvait dans le havre de Arcibo, Porto Rico, en septembre dernier, lorsqu'un ouragan le força de mettre à la voile et de gagner la haute mer pour ne pas s'échouer au rivage. Il n'a pas reparu depuis et l'on croit qu'il a péri avec tout son équipage, au nombre de neuf personnes. C'était un navire en bois construit depuis un an et coûtait \$11,000.

La barque *Templar*, de Yarmouth, Nouvelle-Ecosse, enregistré pour 778 ton-

neaux, partit le 3 septembre dernier pour Cork, Irlande, avec un chargement de grains. Près des bancs de Terre-neuve, le temps devint orageux, la barque fut jetée sur le côté et perdit sa mâture. Elle a été remorquée dans le port d'Halifax avec des avaries s'élevant à \$12,000 pour le navire et à \$1,000 pour la cargaison. Ce navire avait cinq ans et était classé $\frac{3}{4}$ G. 1. 1. dans le Lloyd français. On n'a eu dans ce naufrage à déplorer la perte d'aucune vie.

Le navire en bois *Maria Stoneman*, de Yarmouth, Nouvelle-Ecosse, 959 tonneaux de registre, classé dans le Lloyd français en 1873, et construit depuis six ans, fut versé sur le côté par la violence du vent, le 1er février dernier; il n'y avait que trois jours qu'il avait laissé Philadelphie pour Dublin avec un chargement de grains. Le mât de misaine ayant été abattu, le navire se redressa et arriva à destination. Il fut endommagé au montant de \$3,000 et la cargaison au montant de \$1,000. Aucune perte de vie à enregistrer dans cet accident.

La barge à vapeur *Herald*, de Montréal, 46 tonneaux de registre, fit une voie d'eau, en avril dernier dans un voyage de Cleveland, Ohio, à Port Stanley, avec un chargement de charbon. L'équipage parvint à mettre à l'ancre au large de Port Stanley; mais comme le navire n'obéissait pas au gouvernail, vu la voie d'eau qui s'était déclarée, le capitaine n'osa pas entrer dans le port, et craignant qu'il ne coulât l'équipage se jeta dans les chaloupes qu'il dirigea vers le rivage; les naufragés n'avaient pas parcouru la moitié de la distance que leur chaloupe s'enfonça, la mer était très grosse à ce moment. La situation critique fut remarquée du rivage par le capitaine Pollock, qui lança de suite à l'eau la chaloupe de sauvetage du propulseur *Alma Munro* qui fut montée spontanément par le capitaine Pollock, James William, Charles Lauder, William Barrett, Patrick Gorman et Daniel May, tous de bons marins. Ils parvinrent à retirer de la chaloupe pleine d'eau tous les naufragés, à l'exception du capitaine, qui ne put monter à bord avant que la mer et le vent l'eussent trop éloigné. Alors la chaloupe de sauvetage conduisit à terre tous les hommes sauvés de la chaloupe, et firent tous leurs efforts pour retourner chercher le capitaine, mais avant d'avoir pu traverser les brisants, le capitaine Holley, qui s'était cramponné à la chaloupe chavirée pendant l'intervalle, était parvenu à environ cent pieds du rivage. Un capitaine du nom de Sweeney et un M. D. McAllister, prenant une corde, vinrent jusqu'à lui et parvinrent à le tirer au rivage dans un grand état d'épuisement. Tous ces braves qui ont si noblement exposé leurs vies pour sauver celles de ces marins en danger, entreprise couronnée d'un si complet succès, méritent certainement les plus grands éloges. Le navire s'enfonça quelque temps après dans environ trente pieds d'eau. Depuis on a dit que ce navire n'était qu'imparfaitement calfaté. Il était en bois, avait été construit en 1870 et valait \$5,000. Son chargement valait \$900.

La barque en bois *T. C. Street*, de Ste Catherine, Ontario, dans un voyage sur lest, de Port Colborne à Windsor, chavira dans un grain le 17 mai dernier. Dans ce naufrage six personnes perdirent la vie; le capitaine, le troisième officier et quatre matelots ont été recueillis par le remorqueur à vapeur américain *G. W. Nolton*. La

perte du navire n'a été que partielle, les dommages ne s'élevant qu'à \$4,000. La barque avait sept ans, un enregistrement de 362 tonneaux, était classée A 2 dans l'*Association d'assurance pour les lacs*, de Toronto.

La goëlette *Maggie Hunter*, de Ste Catherine, Ontario, enregistrée pour 169 tonneaux, partie d'Oswego, Etats-Unis, au mois d'octobre dernier, en destination de Toronto, avec un chargement de charbon, n'a pas donné signe d'existence depuis. Dans ce naufrage on suppose qu'il y a eu perte de sept vies. Cette goëlette avait été construite en 1859 et avait subi des réparations considérables en 1876. Elle valait \$10,000.

La goëlette à trois mâts *Belle McPhee*, d'Owen Sound, 121 tonneaux enregistrés, a sombré à 8 milles au nord du phare de Nottawasaga, sur la baie Georgienne, le 17 mai dernier, dans la traversée d'Owen Sound à Collingwood, avec un chargement de blé. Elle fit rencontre de glaces flottantes qui défoncèrent sa proue. L'équipage, au nombre de six hommes, parvint à se sauver dans les chaloupes. La goëlette avait quatre ans, valait \$10,000 et était classée dans la Compagnie d'assurance des lacs, de Toronto. Le chargement valait \$10,000.

Le nombre total d'accidents, dont rapport a été fait à ce département, arrivés pendant la dernière année de calendrier aux navires, soit sur les mers soit sur les lacs et cours d'eau de l'intérieur, est de 338. Dans ces divers naufrages 257 personnes ont perdu la vie. Le nombre total de tonneaux enregistrés représentés par ces désastres est de 118,799, et la valeur en argent est évaluée à \$1,955,884. Cette somme comprend les pertes éprouvées et par les navires et par leurs chargements. En comparant ces chiffres avec ceux de l'année expirée le 31 décembre 1875, on verra que le nombre de naufrages de tonneaux et de vies perdues est beaucoup plus grand en 1876 qu'en 1875, mais la perte en argent est beaucoup plus considérable en 1875 qu'en 1876.

Etat comparatif des pertes dont rapport a été fait à ce bureau depuis 1870, comprenant les pertes totales ou partielles éprouvées par les navires et leurs cargaisons :

—	Année.	Accidents.	Tonnage.	Pertes de vies.	Domage.
					\$ cts.
Pour l'année expirée le 31 décembre	1870	335	82,008	210	901,000 00
do do	1871	274	81,035	81	2,100,000 00
do do	1872	290	99,109	237	2,507,338 00
do do	1873	350	99,523	213	2,844,133 00
do do	1874	308	106,862	109	2,029,965 00
do do	1875	286	99,427	78	2,468,521 00
do do	1876	338	118,899	257	1,955,884 00

D'après ce rapport la perte de vies, dans les naufrages a été, l'an dernier, très considérable. On trouvera dans l'annexe No. 2 de ce rapport les noms des navires per-

* Sur ce nombre, 545 personnes ont péri dans le naufrage du vapeur *Atlantic*, le 1er avril 1873.

du, la date de leur construction, leur tonnage enregistré et la nature ainsi que la cause de ces naufrages; mais ces rapports n'indiquent pas tous les naufrages ou pertes de vies qui ont eu lieu sur les côtes ou dans les eaux canadiennes, ni le nombre de navires canadiens naufragés dans les eaux étrangères, puisqu'il y a eu plusieurs naufrages sur lesquels ce département n'a pu jusqu'à ce jour obtenir des renseignements certains.

PRÉPOSÉS A L'ENGAGEMENT ET ENGAGEMENT DES MATELOTS.

On trouvera dans le supplément No. 2, un état indiquant les relevés reçus des proposés à l'engagement pour les deux semestres expirés les 30 juin et 31 décembre derniers, et des droits perçus en vertu de la loi.

Suit une liste des préposés à l'engagement des matelots nommés pendant la dernière année, avec dates des nominations :

M. Charles W. Clements, pour le port de Yarmouth, nommé le 19 janvier 1876.

M. John J. Brown, nommé pour le port de Chatham, N. B., 19 mai 1876.

M. Joseph Creighton, pour le port de Lunenburg, 1er juillet 1876.

M. Robert Jacob Ingraham, pour Sydney, N. E., le 19 mai, en remplacement de M. William W. Oliver, qui a laissé le pays.

M. James E. Hitchins pour la Petite Baie des Glaces, le 6 juin, en remplacement de M. Roderick McNeil qui avait laissé ce port.

Aperçu des rapports reçus des préposés à l'engagement des matelots dans les principaux ports du pays.

Celui de St. Jean a engagé, durant l'année dernière, 4,170 hommes pour lesquels il a reçu, au taux de 50 centins chacun, la somme de \$2,085 ; et déchargé 1,377, recevant, à 30 centins chacun, la somme de \$513.10, ce qui fait un total de \$2,598.10 : montant sur lequel il a payé pour un aide et autres dépenses nécessaires \$808.76, donnant un revenu net de \$1,789.34.

Celui d'Halifax, durant l'année de calendrier dernière, a engagé 2,547 matelots, ce qui lui a donné un montant de \$1,273.50, et en a déchargé 1,807, lui donnant une somme de \$542.10, formant une somme totale de \$1,815.60. En déduisant ses déboursés de cette somme, il lui reste comme rémunération une somme de \$780.60.

Le percepteur des douanes à Montréal agit comme préposé à l'engagement des matelots, en vertu de la section 9 de la loi qui pourvoit que dans les ports où un bureau séparé pour les engagements sera tenu, le principal officier des douanes agira comme préposé à l'engagement des matelots, s'il reçoit un ordre du Gouverneur en conseil. Pendant la dernière année de calendrier, il a engagé 614 matelots et en a déchargé 368, pour lesquels il a reçu en tout \$417.40.

Le nombre de matelots engagés au port de Québec, du premier janvier au 31 décembre dernier, a été 1,728; de ce nombre 547 appartenaient aux navires anglais, 989 au Canada, et 192 aux navires étrangers; dans la même période 91 ont été déchargés, dont 288 appartenaient aux navires anglais, et 403 au Canada.

Le montant total des honoraires perçus, y compris le montant des recettes et formules vendues, s'est élevé à \$1,119.24 ; et en déduisant la somme de \$876.02 pour dépenses de bureau et autres, il s'est trouvé à la fin de la dernière année fiscale un surplus de \$243.22, dont remise a été faite au trésor, comme le préposé à l'engagement des matelots reçoit un salaire pour la double fonction de préposé à l'engagement des matelots et de premier constable de la police fluviale.

Au port de Liverpool, Nouvelle-Ecosse, où un bureau d'engagement de matelots a été établi, 514 matelots ont été engagés et 333 déchargés. Le montant des honoraires perçus par le préposé à l'engagement a été de \$356.90.

A Pictou, N. E., 523 hommes ont été engagés et 296 déchargés. Les honoraires reçus se sont élevés à \$350.30.

A Charlottetown I. P. E., 787 ont été engagés et 354 déchargés. Le montant des honoraires reçus a été de \$580.

A Yarmouth N. E., 712 ont été engagés et 503 déchargés. La somme des honoraires reçus a été de \$506.90.

ADMINISTRATION DU PILOTAGE.

Comme on peut le voir par le rapport de l'année dernière, la maison de la Trinité de Québec, qui pendant plusieurs années a été le seul tribunal reconnu dans les matières relatives au pilotage dans le port de Québec, a été abolie le 1er janvier dernier, en vertu des dispositions de l'acte 38 Vict. chap. 55. Tous les pouvoirs de cette institution ont été transportés et donnés aux commissaires du havre de Québec. Les officiers de la maison de la Trinité, vu l'abolition de cette corporation par un arrêté du Conseil portant la date du 27 avril dernier, ont été mis à la retraite :

M. Vital Têtu, maître, âgé de 76 ans, huit années de services réels, auxquelles il faut en ajouter dix autres, la somme de \$345.50 lui est accordée comme pension annuelle sur un salaire de \$1,000 et 18 ans de service. M. François Gourdeau, maître du havre, âgé de 64 ans, 27 ans de services réels, avec une addition de 8 ans, reçoit une pension de \$1,075.20, étant ce qui lui revient pour 35 ans de service à un salaire de \$1,600. M. John Smith, surintendant des pilotes, âgé de 69 ans, 27 ans de service, auxquels ont été ajoutées 8 autres années, pension de \$806.40 comme sa part pour 35 ans de services à un salaire annuel de \$1,200. M. A. Lemoine, 57 ans, 35 ans de service, salaire de \$1,600, pension \$1,120. M. A. Lindsay, sous-secrétaire-trésorier, âgé de 45 ans, état de service 24 ans, salaire \$1,200, pension \$783.36. Une gratification de \$384, égale à deux ans de salaire a été accordée à P. Chatigny, messenger ; et \$1,000, équivalant à deux ans de salaire, à M. E. C. Sullivan, sous-maître du havre, qui avait 26 ans de service. On trouvera dans le supplément No. 2 le rapport des Commissaires du Havre comme autorité en matière de pilotage du district de Québec. Le rapport annuel du fonds des pilotes invalides, aujourd'hui sous le contrôle de la corporation des pilotes, est inclus dans l'annexe No. 42 de ce rapport :

Etat du fonds des pilotes invalides le 31 décembre dernier :

Placements	\$53,710 22
Argent à la Caisse d'Epargne.....	7,543 62
Entre les mains du trésorier.....	171 30

\$61,425 04

A déduire arrérages sur pension.....	121 33
--------------------------------------	--------

Balance au crédit des fonds..... \$61,303 71

Le nombre des pilotes inscrits sur la liste du service actif est 189, soit cinq de moins que l'année dernière, et le nombre total des apprentis de 49, soit une diminution de cinq. Au nombre des pilotes sur la liste du service actif quatre commandaient des steamers et deux agissaient comme gardiens de phares. L'année dernière six pilotes ont pris leur retraite avec pension, quatre sont mort, deux ont eu leurs certificats annulés et huit apprentis ont passé des engagements avec la corporation des pilotes.

Le nombre des invalides sur la liste des pilotes est de 55. Les pensions sont de \$96 à \$160, mais le plus grand nombre de \$96. Quatre pilotes ont reçu des secours temporaires s'élevant à \$156.53 ; soixante-huit veuves ont reçu des pensions de \$80 chacune ; quatorze de \$64 ; huit de \$48 ; et quinze de \$40 ; dix-huit enfants de pilotes ont reçu des pensions variant de \$20 à \$48. Le montant payé pour pensions, l'année dernière, est de \$13,117.54, et les contributions des pilotes au fonds se sont élevées à la somme de \$11,195.31. Le fonds a aussi retiré \$10,284.45, provenant du capital versé, des intérêts payés, etc. Le montant des recettes de l'année a été de \$21,479.76, et celui des déboursés \$21,308.46.

Les recettes du pilotage de 281 navires étrangers se sont élevées à \$30,475.59 ; celles du pilotage de 835 navires britanniques à \$117,748.63 : total \$148,224.22. Le montant des dividendes pour chaque pilote sur les recettes générales a été de \$352, au lieu de \$565 l'année dernière. Le montant des dépenses est de \$23,638.94, non compris les dividendes des pilotes.

Les commissaires de pilotage font rapport que sur plainte de la part de la corporation des pilotes, quatre ont été trouvés coupables d'infractions aux règlements et condamnés à une amende de \$20 chacun. On a, dans la même période, porté plainte contre six pilotes pour manque de soin et d'habileté, causant par là des abordages et échouements de navires ; trois de ces pilotes ont été suspendus de leurs fonctions, un pour un mois, un pour neuf mois et l'autre pour un an.

MONTREAL.

Les Commissaires du Havre de Montréal ont été légalement constitués en administration de pilotage pour ce port, et sont investis des mêmes pouvoirs que possédait autrefois la Maison de la Trinité de Montréal. Le supplément No. 2 contient, entre autres rapports, celui des Commissaires pour cette circonscription de pilotage. On

trouvera l'état du fonds des pilotes invalides dans l'Annexe No. 43. Il paraît d'après ce rapport qu'il y a présentement 44 pilotes sur la liste du service actif. Aucun pilote n'a été admis en 1876, seulement deux anciens pilotes ont reçu une permission pour un an, suivant l'intention de la section 36 de la loi de 1873 sur le pilotage. Nombre d'apprentis, 20.

Le droit de commission sur les salaires des pilotes à 5 pour cent, le montant brut des salaires de pilotes étant de \$34,748.60, s'est élevé à la somme de \$1,737.43. En ajoutant à cela \$1,644.58 provenant d'intérêts sur placements, on arrive à un total de recettes de \$2,382.01. Les déboursés se sont élevés à \$1,245 payées comme pensions à des pilotes infirmes et à des veuves de pilotes. En parcourant le rapport sur le fonds des pilotes invalides, on verra que le montant à la disposition de ce fonds s'accroît graduellement, les prêts sur hypothèque montrant une augmentation de \$1,000, et l'argent en dépôt à la caisse d'épargne de la cité et du district, \$1,157. Vingt et une personnes reçoivent des pensions sur ce fonds. Trois pilotes recevant des pensions sont morts durant l'année, mais dans deux cas la pension a été continuée à leurs veuves.

Le montant de ce fonds est aujourd'hui de \$28,716.86, sur cette somme \$21,000 sont placées en obligations du havre de Montréal, \$2,000 en obligations de l'aqueduc de Montréal, \$1,620 dans les fonds publics du Canada, et la balance est déposée dans les banques. La pension ordinaire est de \$60 par année.

Dans le cours de l'année dernière plusieurs navires ont subi des avaries dans cette section, mais ces dommages étaient d'une nature si légère, que les commissaires n'ont pas cru devoir infliger de punition aux pilotes contre qui les plaintes avaient été portées.

ST. JEAN, N. B.

En consultant le supplément No. 2 de ce rapport on verra que le montant perçu pour taux de pilotage pendant l'année expirée le 31 décembre dernier est de \$26,112.68. Ce montant a été payé par 546 navires, dont 364 sont anglais et 182 étrangers. Il y a dans le port 40 pilotes et sept apprentis. D'après l'état des recettes et dépenses présenté par le secrétaire, il paraît que le montant sur les commissions des pilotes et le pourcentage sur les revenus des pilotages perçus en vertu des règlements amendés s'est élevé à \$2,800,201, et les dépenses, y compris le salaire du secrétaire-trésorier, loyer de bureau, honoraires d'avocats, etc., à \$1,118.15, laissant une balance de \$1,682.05 au crédit du fonds des pilotes.

HALIFAX, N. E.

D'après les rapports venus du port d'Halifax, il paraît que l'on a reçu \$13,634 comme honoraires de pilotage de navires, et \$275 pour certificats de pilotes, faisant un total de \$13,909. Les pilotes ont retiré sur cette somme \$12,622.08, le secrétaire-trésorier \$750 pour salaire, loyer de bureau, etc., laissant une balance de \$496.92 au crédit du fonds. Le nombre de bâtiments enregistrés entrant dans le port qui ont

payé les honoraires de pilotage a été de 733, savoir: 659 navires britanniques et 74 étrangers. Le nombre de navires enregistrés partant du port a été de 265, dont 230 britanniques et 35 étrangers. Il y a 19 pilotes commissionnés dans ce port.

PICTOU, N. E.

Il y a ici 16 pilotes commissionnés. L'an dernier \$2,912.04 ont été perçus, dont \$2,544.38 sur navires britanniques et \$368.02 sur navires étrangers. Les pilotes ont retiré le montant complet des droits perçus.

MIRAMICHI, N. B.

Il y a dans cette section 26 pilotes commissionnés. L'année dernière 291 navires étaient enregistrés à l'entrée, 282 à la sortie, sur ce nombre 224 étaient anglais et 349 étrangers. Le montant des honoraires perçus pour pilotage a été de \$16,059.22, dont \$6,170.88 sur navires britanniques, et \$9,888.34 sur navires étrangers.

COMTÉ DE CHARLOTTE, N. B.

Il y a dans ce district quatre pilotes commissionnés. Le montant des honoraires de pilotage a été \$528.75, dont \$311.75 sur navires britanniques et \$215 sur navires étrangers.

SYDNEY, C. B.

Le district de pilotage de Sydney comprend les ports de Sydney, Sydney Nord, South Bay, Petite Baie des Glaces et Port Caledonia. Il y a pour le port de Sydney et Sydney Nord, 27 pilotes régulièrement autorisés à exercer leurs fonctions, cinq autorisés à piloter leurs propres navires, six sont commissionnés pour le port de la Petite Baie des Glaces et le Port Caledonia, et trois autorisés à piloter leurs propres navires seulement dans le port de la Petite Baie des Glaces. Le nombre total de navires payant des honoraires de pilotage à ces ports est de 798, représentant un tonnage de 277,380 tonneaux. Les droits perçus se sont élevés à \$11,865.53. Le total des recettes perçues par la commission des pilotes a été de \$12,148.53. Sur ce montant \$11,272.30 ont été payées aux pilotes, \$600 comme salaires à six percepteurs et \$265 pour autres dépenses, laissant une balance en main de \$11.23.

LAC BRAS D'OR.

Ce district comprend le Grand et le Petit Bras d'Or, et contient huit pilotes commissionnés, qui sont obligés de piloter toutes espèces de navires dans toute l'étendue de ce district. La somme de \$2,000 a été perçue pour commissions données aux pilotes. Aucun rapport des sommes perçues par les pilotes.

RICHIBOUCTOU, N.-B.

Il y a pour ce port 13 pilotes commissionnés. Le nombre de navires enregistrés soit à l'entrée soit à la sortie et payant les honoraires de pilotage a été de 52, savoir: 36 britanniques et 16 étrangers. La somme de \$1,950 a été perçue comme honoraires; mais cette estimation n'est qu'approximative, car les pilotes retirent eux-mêmes leurs honoraires. Il y a eu 13 commissions d'accordées et \$26 reçues pour ces commissions, sur cette somme \$10 ont été dépensées.

Des commissions de pilotage ont été établies dans les comtés de Digby et Annapolis, dans les comtés de King et Hants, à Shédiac, et une dans la Colombie-Britannique ; mais on n'a reçu aucun relevé de ces divers endroits.

La commission de pilotage du comté de Richmond, N.-E., ayant fait rapport qu'aucun pilote n'avait été nommé depuis son organisation, par conséquent, elle ne pouvait faire de rapport.

La commission de pilotage du comté de Ristigouche, N.-B., créée par un arrêté du conseil du 21 juillet dernier, a fait rapport que, l'époque où la nomination a été faite étant avancée, elle a jugé préférable de ne pas commencer ses opérations l'année dernière.

COMMISSAIRES ET MAITRES DE HAVRE.

Dans le supplément No. 2, on trouvera les rapports des commissaires de havre de Toronto, Montréal, Québec et Pictou pour la dernière année de calendrier.

Le rapport du maître de havre de Toronto aux commissaires, démontre que l'an dernier la navigation s'est ouverte le 11 avril, et qu'elle s'est fermée le 19 décembre dans le port de cette ville. Vu l'état de stagnation du commerce et la rivalité des chemins de fer, il y a une légère diminution dans le chiffre des droits perçus. Les recettes de l'année antérieure s'étaient élevées à \$10,621.11, et l'année dernière elles ont été de \$10,391.11 seulement. La somme totale des droits perçus s'est élevée l'an dernier à \$13,297.10 et les dépenses à \$5,769.99. Il y a eu augmentation de \$1,569.01 dans les recettes, et diminution de \$19,901.19 sur les dépenses des années précédentes. Sur 2,278 navires entrés l'an dernier dans le port de Toronto, 1,419 étaient des voiliers, 651 des bateaux à vapeur et 208 des propulseurs. Il y a donc eu 161 navires de moins qu'en 1875. Soixante et deux navires, 15 de plus que l'année précédente, ont hiverné dans ce port. Les dépenses occasionnées pour des travaux dans le havre ont été insignifiantes, vu qu'il n'a pas été fait de dragage l'an dernier.

Le supplément No. 2 renferme le rapport des commissaires du havre de Montréal, lequel contient les rapports de l'ingénieur du havre, du surintendant des pilotes (charge créée l'année dernière), et du capitaine du remorqueur à mancelle pour la dernière année de calendrier. On voit dans le rapport du maître de havre, que l'an dernier, le nombre de navires océaniques entrés dans le port a été de 602, représentant un tonnage brut de 391,180 tonneaux. L'année précédente le nombre en était de 642, donnant un tonnage brut de 386,112 tonneaux, ce qui fait une diminution de 40 dans le nombre des navires et une augmentation de tonnage de 5,068 tonneaux. Le nombre des bâtiments naviguant sur les lacs et les cours d'eau de l'intérieur et qui

sont entrés dans le port de Montréal l'année dernière, a été de 6,083, représentant un tonnage de 786,083 tonneaux, tandis que durant l'année 1875 ce nombre était de 6,178 navires, donnant un tonnage de 811,410 tonneaux.

Le montant des recettes des commissaires du havre de Montréal durant la dernière année est de \$240,848.34, contre \$248,025 l'année précédente, ce qui fait une différence de \$7,177.41 en moins. Les revenus provenant d'autres sources, y compris le produit de la vente des bons, de \$403,000, et la subvention de \$204,000 donnée par le gouvernement fédéral pour nouveaux travaux dans les chenaux, \$12,088.06 d'intérêt et divers \$1,387.42, formant un total de \$674,846.54. On verra par le rapport du secrétaire que l'année dernière, les opérations de creusage du chenal entre Québec et Montréal ont été poussées avec vigueur, \$146,994.28 ayant été dépensées pour cet objet. L'année précédente les déboursés avaient été de \$149,423.59.

Le rapport des commissaires du havre de Québec, avec tableau, se trouve au supplément No. 2. On trouvera dans ces documents que le total des recettes des commissaires du havre, l'année dernière, provenant des loyers de quais, de droits de tonnage et autres, a été que de \$88,126.11, il n'avait été que de \$66,316.44, l'année précédente. Sur ce montant \$34,869.02, avaient été perçues comme droits de tonnage, \$21,042.22 comme droits d'importation, d'exportation et de havre, et le reste comme loyers de propriétés. Le total des dépenses, non compris celles faites pour le bateau-chèvre (lifting barge) été de \$31,252.97. L'actif des commissaires, y compris les quais et autres propriétés, est de \$937,432.29, et leur passif, consistant en obligations du havre de Québec \$723,159.50.

Les commissaires font rapport que le 20 novembre dernier, des sousmissions ont été demandées pour la construction d'un mur et d'une chaussée pour le quai nord du havre à marée du côté sud; aussi pour la construction du côté nord du bassin sud projeté pour draguer et creuser un chenal parallèle aux deux murs; pour confection d'un caisson pour la construction d'un pont au-dessus de l'entrée projetée dans la muraille nord du port à marée du côté sud. Ces soumissions seront reçues jusqu'au premier février prochain. Le gouvernement n'a pas encore pris de décision relativement à la location du bassin de radoub projeté.

Durant l'année dernière, le port a reçu plusieurs améliorations, notamment le relèvement par le bateau-chèvre de 47 ancrs et d'environ 1,500 brasses de chaînes. On a vendu une quantité de ces chaînes, pour une valeur de \$839.98, et il en reste encore une quantité considérable. Les dépenses pour le bateau-chèvre se sont élevées l'année dernière à \$15,301.79.

On trouvera également dans le supplément No. 2, le rapport des commissaires du port de Pictou, Nouvelle-Ecosse, pour l'année de calendrier expirée le 31 décembre

xlix

dernier, ainsi qu'un état des recettes et des déboursés. Il ressort de cet état que la somme de \$1,500 a été reçue du percepteur des douanes comme droits de port perçus par lui ; \$749.72 du gardien des quais, comme droits de quaiage, et \$94.66 comme intérêt sur dépôts de banque. Avec la somme de \$2,711.52 en caisse au commencement de l'année, les recettes se sont élevées à la somme de \$5,055.90. Sur cette somme \$565.08 ont été dépensées durant l'année pour la confection d'un caisson pour le quai de New-Glasgow ; \$856.65 pour une grue portative en fer, à l'usage du quai public, mentionné dans le rapport de l'année dernière, \$300 pour salaires du gardien et du secrétaire, et différentes autres sommes pour bouées, réparations de quais, etc., laissant à la fin de l'année une balance de \$2,830.57, à la disposition des commissaires.

Par arrêté du Conseil portant la date du 20 septembre dernier, vu les grands intérêts qui étaient en jeu, les havres, les jetées et les brise-lames construits par le gouvernement fédéral et maintenant sous son contrôle, si l'on excepte ceux se rattachant aux travaux des canaux, ont été transférés et placés sous le contrôle spécial de ce département.

On trouvera dans le supplément No. 2 de ce rapport, les rapports de plusieurs maîtres des havres des plus importants, nommés en vertu des Actes 36 Vict. chap. 9, et 37 Vict. chap. 34, ainsi qu'un état des honoraires perçus par les maîtres de havre pendant l'année finissant le 31 décembre dernier ; et aussi une liste de tous les maîtres de havre du Canada.

Liste des maîtres de havre nommés par arrêté du Conseil durant l'année dernière :

Angus McDonald, pour Port Mulgrave, Nouvelle-Ecosse, nommé le 23 mars, avec un salaire ne devant pas excéder la somme de \$200 des honoraires perçus sur les navires entrant dans ce port.

M. Angus Buchanan, pour le havre de Neil, comté de Victoria, N. E., le 11 mars, avec un salaire identique.

M. Fulgence Ancoin, port de Cheticamp, comté d'Inverness, N. E., le 15 avril ; salaire ne devant pas dépasser \$100.

M. Thomas Daney, pour le Port de Goderich, comté de Huron, Ont., le 22 avril ; salaire ne dépassant pas \$300.

M. Thomas Eric Peck, pour le port de Nanaïmo, C. B., le 22 d'avril ; salaire ne devant pas excéder \$500 ; au lieu et place de M. John F. Sabiston, remplacé.

M. John Keswick, pour le port de Bouctouche, N. B., le 20 avril ; salaire ne devant pas excéder \$100 prises sur les droits perçus, en remplacement de M. Horatio Edward Dixon.

M. Absalom Kelso Christie, maître de havre pour le récif de St. Etienne, N. B., (Ledge of St. Stephen, N. B.), ayant changé de résidence, a été remplacé par M. Charles Young, avec le même salaire, soit \$100 à prendre sur les droits perçus.

M. William Rufus Wood, maître de havre pour Shédiac, N. B., à un salaire de \$300, ayant résigné sa charge, M. Alexandre McQueen a été nommé le 13 mai au même salaire.

M. Pierre DeGrace, pour le port de Shippegan, comté de Gloucester, N. E.; salaire ne devant pas excéder \$100.

M. William Walsh, pour le port de Cap Canso, comté de Guysboro, N. B., le 6 juin; salaire ne devant pas dépasser \$100.

M. James A. Pettis, pour le port de Grand Manan, comté de Charlotte, N. B., le 18 septembre; salaire ne devant pas dépasser \$100.

M. Matthew Dripps McKenzie, pour le port de Indian Bay, comté de Shelburne, le 25 octobre; salaire ne devant pas excéder \$150.

M. Isaac Johns, pour le port de Burrard Inlet, C. B., le 4 septembre; salaire ne devant pas dépasser \$400.

M. William Murphy, pour les ports de l'anse du Nord-Ouest, de l'anse Coleman, et le havre Aspologan, tous dans le comté de Lunenburg, N. E., le 29 décembre; salaire ne devant pas dépasser \$200.

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES.

Le supplément No. 3 contient le sixième rapport annuel du Bureau de Météorologie pour l'année expirée le 31 décembre dernier, et les tableaux indiquant la température et la pluie aux différentes stations météorologiques du Canada. On verra dans ce rapport que le bureau a fait quelque progrès durant les derniers douze mois, soit quant aux renseignements climatologiques obtenus, soit quant aux prévisions des changements atmosphériques. Il y a dans la Confédération, dix stations principales, quinze qui télégraphient les rapports, quatre stations télégraphiques de réserve, trente-huit stations sémaphoriques, et soixante-dix-neuf stations ordinaires. On trouvera dans le rapport une liste de toutes les diverses stations, avec les noms des observateurs.

Plusieurs autres stations chargées de recueillir des données climatologiques ont été ajoutées à celles déjà mentionnées dans le dernier rapport; voici les plus importantes: A Kingston les sous-officiers de la batterie A. ont fait depuis l'été dernier des observations sur l'état de la température, et cela jour et nuit. L'on a reçu des rapports de diverses stations des territoires du Nord-Ouest, établies sous la direction des officiers et sous-officiers de la police à cheval. Dans la Colombie-Britannique vingt stations ont été établies dans les environs du lac St. Jean, sur la demande du président de la compagnie du chemin de fer Québec et du lac St. Jean. Ces stations sont sous le contrôle des curés des diverses paroisses. Il y a en tout environ 120 observa-

toires dans le Canada correspondant avec le bureau météorologique, dont au moins quatre-vingts ne reçoivent aucune subvention. En outre, il est pris, dans diverses stations de Terre-Neuve, des observations dont le maître-général des Postes de cette colonie transmet des rapports.

Les présidents des lycées d'Ontario transmettent aujourd'hui leurs rapports directement au bureau de Météorologie, au lieu de les faire parvenir, comme auparavant, par l'intermédiaire du bureau de l'éducation. Depuis l'établissement de ce service, il y a un échange courtois d'observations et de rapports par télégraphe ou par lettre, entre le bureau canadien et le bureau central de Washington, et l'annonce des tempêtes probables est encore envoyée de Washington à Toronto. Au commencement de l'année, on a pris, avec l'officier en chef du service des signaux, des arrangements en vertu desquels un grand nombre de rapports télégraphiques sont maintenant remis trois fois par jour à un agent du bureau météorologique de Buffalo, pour de là être expédiés à Toronto. Depuis le mois d'août, d'autres arrangements ont été pris pour que des rapports additionnels d'observations faites aux stations américaines soient directement expédiés tous les jours de New-York.

Il est de la plus haute importance que les signes précurseurs des tempêtes soient expédiés aussi vite que possible, parce que, comme il est arrivé autrefois lorsque les bureaux de télégraphe se fermaient à 8 heures du soir, des avis de tempêtes expédiés le soir n'arrivaient à destination que le lendemain matin. Depuis le commencement de septembre ces avis ont été expédiés de Toronto, sans attendre les télégrammes de Washington, et le résultat a été que presque tous ont atteint leur destination avant le commencement de la tempête.

Le tableau suivant fait voir le pourcentage d'avis qui se sont vérifiés, expédiés du bureau météorologique de Toronto.

	Nombre envoyé.	Non vérifiés.	Percentage vérifié.
Laes.....	153	118	77.1
Fleuve et golfe St. Laurent....	71	45	63.4
Océan	117	103	88
<hr/>			
Total pour le Canada.....	351	266	78.

On voit que le pourcentage des pronostics qui se sont vérifiés dans la vallée du St. Laurent est de beaucoup inférieur à celui des autres endroits. Ceci est en partie dû à l'insuffisance des rapports télégraphiques reçus du nord.

En rapport avec les signaux de tempête le *Board of Inland Marine Exchange*, de Toronto a adopté la résolution suivante, à une de ses dernières séances : Le *Marine Exchange* ne peut clore ses séances pour 1876, sans dire qu'il apprécie hautement les services que nous a rendus le bureau de météorologie durant l'année dernière, en donnant avec exactitude les pronostics des commotions atmosphériques. Cette année a été remarquablement exempte de désastres maritimes, et bien qu'il

soit prématuré de dire que ce bienfait est dû à la confiance que les marins commencent à mettre dans les signaux des tempêtes, il peut très bien se faire qu'ils y ont contribué.

Durant l'été et jusqu'à la fermeture de la navigation, une carte des signes du temps probable pour les 24 heures suivantes a été affichée par l'officier à Toronto, à 10 heures a.m., le dimanche excepté, au *Marine Exchange Board*, pour l'information et l'utilité du public. Depuis octobre ces probabilités ont été imprimées dans les journaux de Toronto, et dernièrement distribuées aux bureaux des télégraphes pour être expédiées aux différents journaux d'Ontario et de Montréal. Nous nous proposons d'étendre le cercle de nos opérations de manière à en faire profiter les provinces maritimes. Voici le tableau de vérification de ces probabilités : en octobre à l'exception de deux, toutes se sont réalisées. En novembre, sur 130 avis ainsi transmis, 108 ont été vérifiés par l'événement, 12 en partie, et 10 ne se sont pas vérifiés du tout, en d'autres termes $92\frac{1}{2}$ pour cent vérifiés et 83 complètement vérifiés. En décembre le nombre des prédictions a été de 153 ; sur ce nombre 128 se sont accomplies entièrement, 19 partiellement, et 4 ne se sont pas accomplies,—soit $97\frac{1}{3}$ pour cent accomplies et $84\frac{1}{3}$ complètement.

En consultant l'annexe No. 16 durant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier, on verra que la somme de \$37,000 a été dépensée pour ce service, c'est-à-dire le montant complet du crédit voté par le parlement. Les déboursés peuvent se diviser comme suit :—Pour salaires, bureau central, \$6,548.50 ; stations principales, \$4,440 ; stations télégraphiques, \$5,407.70 ; stations sémaphoriques, \$1,677.90 ; instruments et appareils, \$5,532.50 ; installation et réparations, mâts des sémaphores, annuaires, etc., \$1,630.57 ; télégraphie, \$9,196.47 ; divers, \$2,569.27.

OBSERVATOIRES.

On trouvera dans le supplément No. 3, le rapport de l'observatoire magnétique de Toronto pour l'année de calendrier expirée le 31 décembre dernier. Par l'annexe No. 7, on verra que l'on a dépensé la somme de \$4,812.31 pour cet observatoire, et que le parlement avait voté un crédit de \$4,800 à cette fin. Durant l'année qui vient de finir, comme on peut le voir par le rapport, la nature ordinaire des travaux n'a pas changé et le temps exact a été déterminé pour les observatoires magnétiques et météorologiques ainsi que pour le règlement des horloges et des montres d'Ontario. Depuis quelques années l'observatoire a donné l'heure tous les jours à Toronto, en sonnant à un moment donné toutes les cloches de l'appareil d'alarme.

Le rapport de M. C. H. McLeod, directeur de l'Observatoire de Montréal, pour l'année de calendrier expirée le 31 décembre dernier, se trouve dans le supplément No. 3. Cet observatoire est sous le contrôle du collège McGill, et M. McLeod remplit aussi les fonctions d'observateur pour le Bureau Météorologique de Toronto, cet obser-

vatoire étant une des principales stations météorologiques. On fait des observations toutes les trois heures du jour et de la nuit, et l'on télégraphie trois fois par jour le résultat de ces observations à Toronto.

Un crédit de \$2,400 est voté chaque année par le parlement pour le soutien de l'Observatoire de Québec dont le capitaine Ashe, M. R., est directeur. On trouvera au supplément No. 3 le rapport de cet observatoire pour l'année de calendrier dernière. On n'y fait que le travail de routine et le temps exact a été donné non-seulement aux navigateurs, mais encore à tous ceux qui en ont fait la demande. Comme à Montréal le résultat des observations a été télégraphié trois fois par jour à Toronto.

L'Observatoire de St. Jean, N. B., est sous le contrôle de M. Hutchinson, mais sous les soins immédiats de M. John B. Longley. Il a fonctionné d'une manière satisfaisante durant l'année dernière. La boule chronométrique est placée sur le toit de l'entrepôt des douanes et baissée tous les jours, dimanches exceptés, à une heure après-midi. Les signaux faits par le gardien de la station de l'Île à la Perdrix (Partridge Island) sont observés, répétés et distribués aux salles de lectures publiques.

Un crédit de \$500 est annuellement voté par le parlement pour l'Observatoire de Kingston, qui est sous le contrôle immédiat du Rév. Dr. Williams, du Collège de la Reine (Queen's College). On trouvera dans le supplément No. 3 le rapport de cette institution.

MARINE MARCHANDE.

Le nombre total des navires restés inscrits sur les registres du Canada le 31 décembre dernier était de 7,192, représentant un jaugeage de 1,260,893 tonneaux enregistrés, ce qui est un excédant, comparé à l'année précédente, de 240 navires et 55,328 tonneaux.

En portant la valeur de la capacité de tous les navires enregistrés en Canada, y compris les anciens et les nouveaux navires, voiliers, bateaux à vapeur et barges, à \$30 par tonneau, ce qui à mon avis serait une moyenne raisonnable, le chiffre se serait élevé, le 31 décembre 1876, à \$37,826,790.

On verra par un tableau comparée du tonnage enregistré du Canada depuis 1873, que l'augmentation dans le nombre de tonneaux enregistrés en 1876 est de 8,126 tonneaux, en sus de l'augmentation qui a eu lieu en 1875. L'augmentation de 1875 a été de 47,202 tonneaux, en 1876, 55,328 tonneaux.

D'après le relevé suivant des navires neufs on voit que le nombre de navires construits et enregistrés en Canada en 1876 est de 416, représentant 127,700 tonneaux enregistrés, tandis qu'en 1875 le nombre était de 480 avec un tonnage enregistré de 151,012 tonneaux—soit une diminution de 64 navires et de 23,312 tonneaux en 1876.

Outre les nouveaux bâtiments construits et enregistrés en Canada durant l'année 1876, il y a eu quatre grands navires jaugeant 3,201 tonneaux qui ont été construits pour être enregistrés à l'étranger. Si nous ajoutons le tonnage de ces navires à
liv

celui des bâtiments construits et enregistrés dans le cours de l'année, nous avons un total de 420 navires, jaugeant 130,901 tonneaux comme représentant le tonnage des navires construits dans le pays pendant l'année expirée le 31 décembre dernier. En prenant \$15 comme valeur moyenne par tonneau, nous avons une valeur totale de \$5,890,545 pour les nouveaux navires construits dans le pays.

Ci-suit un tableau compilé du *Répertoire Général* de 1876 et 1877, par lequel on voit que le tonnage des navires enregistrés dans l'empire britannique, y compris le Canada et les autres colonies, était de 8,023,038. Les Etats-Unis d'Amérique viennent au second rang avec un tonnage de 2,880,038 : dans ce nombre n'est pas inclus le tonnage des navires faisant le commerce de l'intérieur sur les lacs, les fleuves et les rivières. La Norvège vient en troisième lieu avec un tonnage de 1,450,323 et est suivie par l'Italie avec un tonnage de 1,355,005.

Il ressort de ce tableau que le Canada, avec sa marine marchande de 260,893 tonneaux, occupe le cinquième rang. L'Allemagne vient ensuite avec une marine marchande de 1,052,317 tonneaux ; puis la France avec 944,648 tonneaux. A l'exception du Canada, ces chiffres ne comprennent par le tonnage des bâtiments naviguant sur les cours d'eau de l'intérieur, ni des vapeurs ayant un tonnage moindre de 100 tonneaux enregistrés ; mais tout en tenant compte de ce fait la marine du Canada paraît avoir le droit d'occuper le cinquième rang parmi les marines marchandes du monde.

ETAT du nombre des navires avec tonnage inscrits sur les registres des différents ports d'enregistrement du Canada, le 31 décembre 1876.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom du port.	Navires.	Tonneaux.
Chatham	151	13,322
Dorchester	13	10,310
Sackville	6	2,434
St. André	179	18,374
St. Jean	805	280,073
Total	1,154	324,513

ETAT du nombre des navires, avec leur tonnage, inscrits sur les registres,
etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Nom du port.	Navires.	Tonneaux.
Amherst	6	5,299
Annapolis.....	67	21,446
Arichat.....	140	8,389
Barrington	21	1,326
Baddeck.....	9	557
Digby	151	17,655
Guysboro'.....	40	1,909
Halifax.....	999	113,636
Liverpool.....	113	12,934
Londonderry	8	3,228
Lunenburg	207	13,179
Maitland.....	24	19,427
Pugwash.....	19	1,497
Parrsboro	81	11,338
Pictou	96	33,285
Port Hawkesbury.....	35	1,614
Port Medway.....	10	620
Sydney.....	100	8,024
Shelburne	120	13,742
Windsor.....	203	86,863
Weymouth	3	933
Yarmouth.....	415	152,351
Total.....	2,867	529,252

PROVINCE DE QUÉBEC.

Gaspé.....	43	2,181
Montréal	962	119,114
Iles de la Madeleine.....	33	1,197
New Carlisle	28	1,602
Québec.....	833	104,177
Percé.....	3	231
Total.....	1,902	228,502

ETAT indiquant le nombre des navires, avec leur tonnage, inscrits dans les registres, etc.—*Suite.*

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom du port.	Navires.	Tonneaux.
Amherstburg	12	407
Belleville.....	7	679
Brockville.....	8	334
Brighton.....	8	538
Chippawa.....	3	153
Cramahe.....	5	595
Chatham.....	17	2,242
Cobourg.....	6	728
Darlington.....	3	373
Dunnville.....	19	1,984
Dundas	2	245
Goderich	17	1,324
Hamilton	32	10,481
Kingston.....	195	23,810
Kingsville.....	1	101
Napanee	20	2,934
Newcastle.....	1	158
Ottawa.....	86	8,015
Port Burwell.....	27	5,513
Port Dover.....	22	1,770
Port Colborne.....	7	764
Port Hope.....	27	3,120
Port Rowan	7	1,127
Port Stanley.....	7	1,466
Picton	41	5,128
Owen Sound	9	934
Saugeen	2	89
Sarnia	14	4,106
Sault Ste. Marie.....	3	127
Ste. Catherine.....	121	25,667
Toronto.....	67	8,670
Windsor.....	42	5,866
Whitby.....	2	333
Wallaceburg.....	35	2,408
Morrisburg.....	3	380
Oakville.....	11	1,378
Total.....	889	123,947

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Charlottetown.....	338	50,692
Total.....	338	50,692

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Victoria.....	40	3,809
Total.....	40	3,809

ETAT indiquant le nombre des navires, avec leur tonnage, inscrits dans les registres, etc.—*Suite.*

MANITOBA.

Nom du port.	Navires.	Tonneaux.
Winnipeg.....	2	178
Total.....	2	178

RÉCAPITULATION.

Nouveau-Brunswick.....	1,154	324,513
Nouvelle-Ecosse	2,867	529,252
Québec.....	1,902	228,502
Ontario	889	123,947
Ile du Prince-Edouard	338	50,692
Colombie-Britannique.....	40	3,809
Manitoba.....	2	178
Total.....	7,192	1,260,893

ETAT COMPARATIF indiquant le nombre des navires, avec leur tonnage, inscrits dans les registres du pays au 31 déc. 1873, 1874, 1875 et 1876.

PROVINCES.	1873.		1874.		1875.		1876.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
Nouveau-Brunswick...	1,147	277,850	1,144	294,741	1,133	307,926	1,154	324,513
Nouvelle-Ecosse	2,803	449,701	2,787	479,669	2,786	505,144	2,867	529,252
Québec	1,842	211,043	1,837	218,946	1,831	222,965	1,902	228,502
Ontario	681	89,111	815	113,008	825	114,990	889	123,947
Ile du Prince-Edouard	280	38,918	312	48,388	335	50,677	338	50,692
Colombie-Britannique.	30	4,095	35	3,611	40	3,685	40	3,809
Manitoba.....					2	178	2	178
Total.....	6,783	1,073,718	6,930	1,158,363	6,952	1,205,565	7,192	1,260,893

ETAT indiquant le nombre des nouveaux navires construits et enregistrés en Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1876.

PROVINCE DE NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom du port.	Navires.	Tonneaux.
Chatham.....	11	2,125
Dorchester.....	3	2,748
St. André.....	4	1,014
St. Jean.....	43	25,153
Total.....	61	31,040

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Amherst.....	3	2,554
Annapolis.....	10	3,502
Arichat.....	2	320
Barrington.....	6	647
Digby.....	3	369
Guysboro'.....	3	158
Halifax.....	26	3,991
Liverpool.....	9	634
Lunenburg.....	31	1,788
Maitland.....	8	7,201
Parrsboro'.....	8	875
Pictou.....	15	6,322
Port Hawkesbury.....	1	68
Port Medway.....	5	178
Sydney.....	6	434
Shelburne.....	15	2,607
Windsor.....	17	13,157
Weymouth.....	2	892
Yarmouth.....	24	13,074
Total.....	194	58,771

PROVINCE DE QUEBEC.

Gaspé.....	5	185
Montréal.....	10	1,102
Québec.....	36	16,513
Total.....	51	17,800

ETAT indiquant le nombre des nouveaux navires construits et enregistrés en Canada, etc.—*Suite.*

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom du port.	Navires.	Tonneaux.
Belleville	1	17
Chatham.....	1	10
Cobourg.....	1	81
Hamilton	1	325
Kingston.....	8	1,334
Napanee.....	3	445
Ottawa.....	8	833
Port Hope	3	107
Pictou.....	2	185
Owen Sound	1	5
Sarnia.....	1	122
Ste. Catherine.....	9	874
Toronto.....	4	764
Windsor.....	3	236
Wallaceburg.....	1	59
Total	47	5,397

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Charlottetown	62	14,571
Total.....	62	14,571

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Victoria	1	12
Total.....	1	12

MANITOBA.

Winnipeg.....		
Total.....		

SOMMAIRE.

Nouveau-Brunswick.....	61	31,040
Nouvelle-Ecosse	194	58,771
Québec	51	17,800
Ontario.....	47	5,397
Ile du Prince-Edouard.....	62	14,571
Colombie-Britannique.....	1	121
Manitoba		
Total.....	416	127,700

ÉTAT COMPARATIF indiquant les nouveaux navires construits et enregistrés en Canada, pendant les années expirées le 31 décembre 1874, 1875 et 1876.

Provinces.	1874.		1875.		1876.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
Nouveau-Brunswick.....	99	42,027	65	33,483	61	31,040
Nouvelle-Ecosse.....	175	84,480	177	67,106	194	58,771
Québec.....	73	20,796	102	22,825	51	17,800
Ontario.....	50	10,797	53	7,760	47	5,397
Ile du Prince-Edouard.....	88	24,634	83	19,838	62	14,571
Colombie-Britannique.....	5	276			1	121
Manitoba						
	490	183,010	480	151,012	416	127,700
Ajouter les nouveaux navires construits en Canada et qui sont partis pour la Grande-Bretagne avec un permis du Gouverneur, sans être enregistrés.....	6	7,746			3	2,721
Ajouter les nouveaux navires qui sont partis de Québec pour aller se faire enregistrer en Allemagne					1	480
Total	496	190,756	480	151,012	419	130,901

ÉTAT indiquant le tonnage des flottes océaniques de steamers et de voiliers de plus de 100 tonneaux enregistrés des différents États maritimes du monde en 1876, emprunté au *Répertoire Général*, pour 1876 et 1877.

Pavillon.	Steamers.	Tonnage brut des steamers.	Tonnage net des steamers.	Voiliers.	Tonnage net des voiliers.	Total du tonnage net.
Britannique, y compris les colonies.....	3,299	3,362,992	2,216,606	20,265	5,807,365	8,023,971
Américain	605	789,728	489,517	7,288	2,390,521	2,880,038
Norvégien	122	55,874	39,420	4,749	1,410,903	1,450,323
Italien	114	97,582	62,929	4,601	1,292,076	1,355,005
Allemand	226	246,883	176,322	3,456	875,995	1,052,317
Français.....	314	334,334	219,600	3,858	725,048	944,648
Espagnol	230	176,250	118,262	2,915	557,320	675,582
Hollandais	126	134,600	85,703	1,432	399,993	485,696
Russe.....	151	105,962	69,107	1,785	391,952	461,059
Suédois	219	88,660	59,549	2,121	399,128	458,677
Grec.....	11	7,133	4,636	2,121	426,905	431,541
Autrichien	78	81,269	53,703	983	338,684	392,387
Danois	87	60,697	40,957	1,348	188,953	229,910
Amérique du Sud.....	81	59,623	40,162	273	95,459	135,621
Portugais	26	22,277	15,698	456	107,016	122,714
Turc et Egyptien	30	28,264	19,144	305	48,289	67,433
Amérique Centrale.....	6	3,132	2,058	153	57,941	60,092
Belge	35	40,700	28,568	54	23,344	51,912
Asiatique	11	10,877	6,593	42	16,019	22,617
Total	5,771	5,686,842	3,748,539	58,205	15,552,914	19,301,453

CABOTAGE CANADIEN.

L'acte 33 Vict., chap. 14, concernant le cabotage canadien stipule que nulles marchandises ou nuls passagers ne pourront être transportés par eau d'un port à un autre du Canada si ce n'est sur des navires britanniques, mais que le Gouverneur en conseil pourra de temps à autres déclarer que l'acte ne s'appliquera pas aux navires ou bâtiments d'un pays étranger où les navires britanniques sont autorisés à faire le cabotage dans ce pays. Le parlement du Canada fut autorisé à adopter l'acte en question, en vertu des dispositions de l'acte Impérial. 32 Vict., chap. 11, intitulé : " Acte pour amender la loi concernant le cabotage et la marine marchande dans les possessions britanniques " qui est devenu en vigueur dans ce pays lors de sa proclamation par le Gouverneur-Général, le 23 octobre, 1869.

Ayant constaté que l'Italie, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Suède, la Norvège, et la Hongrie admettaient les navires ou bâtiments britanniques à leur cabotage sur le même pied que leurs propres bâtiments,—les navires de l'Italie, par un arrêté du Conseil, en date du 13 août 1873 ; ceux d'Allemagne, par un arrêté du Conseil en date du 14 mai 1874 ; ceux des Pays-Bas, par un arrêté du Conseil en date du 9 septembre 1874 ; ceux de Suède et de Norvège, par un arrêté du Conseil en date du 5 novembre 1874 ; et ceux de Hongrie, par un arrêté du Conseil en date du 1er juin 1876, furent admis au cabotage canadien. Demande ayant été faite d'admettre les navires du Danemark au même privilège, des informations furent prises, et, comme elles sont satisfaisantes, il est probable que les navires danois, seront bientôt autorisés à participer au cabotage de ce pays.

Pour empêcher les steamers étrangers, et autres que ceux qui ont l'autorisation de faire le cabotage, de remorquer des navires, bâtiments ou radeaux dans les rivières du Canada, un acte fut passé par le Parlement canadien, dans la session de 1875 (38 Vict., chap. 27), et une dépêche du comte de Carnarvon portant la date du 30 août 1876, mande qu'on n'avisera pas Sa Majesté de désavouer cet acte.

RÉCOMPENSES POUR SAUVETAGE DE VIES.

Le supplément No. 2 contient une liste des personnes qui ont reçu, du gouvernement canadien, des récompenses ou des témoignages de reconnaissance publique pour leur dévouement à sauver la vie des naufragés à bord de navires canadiens, ainsi qu'une liste des marins canadiens à qui des récompenses ou des témoignages de reconnaissance ont été accordés par le gouvernement britannique ou les gouvernements étrangers pour actes de bravoure ou de dévouement en sauvant la vie de naufragés à bord des navires britanniques ou étrangers. D'après ces relevés, on verra que, pendant l'année, le gouvernement du Canada a présenté 42 témoignages de reconnaissance et récompenses en argent, accompagnés de lettres de remerciements, et en trois occasions des lettres de remerciements seules ont été expédiées.

PERSONNEL DU MINISTÈRE A OTTAWA.

On trouvera dans l'annexe No. 40 une liste du personnel à Ottawa, avec l'emploi de chaque fonctionnaire, le traitement et le bonus reçus par eux pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

Par arrêté du conseil en date du 6 mars, 1876, M. Arthur Chisholm, depuis deux ans commis de troisième classe et sténographe, avec un traitement de \$600 par année, a reçu une augmentation de \$200 pour remplir la charge de votre secrétaire particulier, cette augmentation datant du premier du mois sus-nommé.

Le 15 décembre 1876, M. Frédéric Edmond Antoine Gauthier, qui était commis de troisième classe, a laissé le département pour devenir aide-de camp et secrétaire particulier de Son Honneur le lieutenant-gouverneur de Québec.

SERVICE EXTERIEUR.

Le nombre des employés au service extérieur du ministère de la Marine et des Pêcheries était comme suit, au 31 décembre 1875 :

Superintendants de phares et gardiens de phares pour Ontario et en amount de Montréal.....	101
Officiers de l'agence à Québec, gardiens de phares, gardiens de sifflets d'alarme à vapeur, etc., en aval de Montréal dans la province de Québec.....	167
Agent, commis, messenger, surintendant et gardiens de phares, gardiens de sifflets d'alarme, etc., au Nouveau-Brunswick.....	71
Agent, commis, messenger, surintendant et gardiens de phares, gardiens de sifflets d'alarme, et employés aux établissements de secours de la Nouvelle-Ecosse.....	136
Agent et gardiens de phares dans l'Ile du Prince-Edouard.....	21
Agent et gardiens de phares dans la Colombie-Britannique.....	15
Officiers et équipages des steamers et navires fédéraux.....	136
Examineurs des capitaines et seconds de navires et commis du président du bureau.....	10
Inspecteurs des bateaux à vapeur et commis du président du bureau.....	9
Polices de havre et de rade, Montréal et Québec.....	75
Officiers et serviteurs des hopitaux de marine.....	75
Préposés à l'engagement des matelots.....	18
Maîtres de havres.....	83
Officiers des observatoires et observateurs météorologiques, etc., recevant des traitements.....	83
Receveurs des épaves.....	24
Gardes-pêche et gardiens, Ontario.....	83
Commandant du navire pour la protection des pêcheries et équipage.....	26
Garde-pêche et gardiens, province de Québec.....	90
Inspecteur des pêcheries, garde-pêche et gardiens, Nouvelle-Ecosse.....	239
Inspecteur des pêcheries, garde-pêche et gardiens, Nouveau-Brunswick.....	110
Garde-pêche et huissier de la Trinité, Ile du Prince-Edouard.....	32
Inspecteur des pêcheries, Colombie-Britannique.....	1
Garde-pêche, Manitoba.....	1

Total..... 1,596

L'année précédente, le nombre des employés était de 1,511.

Outre ce nombre de 1,596, il y a 77 régistres de navires marchands sous le contrôle de ce ministère : ils sont en même temps percepteurs des droits de douane dans ces divers ports d'enregistrement, mais ne reçoivent pas de salaire ou rémunération comme régistres. Il y a dans tout le pays, à certains ports, 69 jaugeurs et examinateurs de navires agissant comme officiers de ce ministère et rémunérés par les honoraires de leurs fonctions, bien qu'en outre de ces emplois plusieurs font partie du service des douanes.

En outre encore de ceux-là, par des arrêtés du conseil du 24 avril et du 2 décembre 1874, le premier officier de douane dans chacun des ports des provinces de Québec, Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick, Colombie-Britannique et l'Ile du Prince-Edouard où il n'y a pas de bureau distinct, est autorisé de remplir les fonctions de préposé à l'engagement des matelots, perçoit les honoraires, fait ses rapports semestriels à ce ministère et en remplit toutes les fonctions d'après les ordres qu'il reçoit à cet effet.

Dans le tableau ci-dessus on verra qu'il y a 73 officiers d'observatoires salariés ; mais il y a, en outre, par tout le pays un grand nombre d'observateurs qui donnent leurs services gratuitement.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très humble serviteur,

WM. SMITH,

Député-ministre de la Marine et des Pêcheries.

Département de la Marine et des Pêcheries,

Ottawa, 1er janvier 1877.

RAPPORT PRELIMINAIRE

SUR LES

PÊCHERIES DU CANADA.

A l'hon. A. J. SMITH,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—Suivant votre désir, vous me permettrez de vous présenter un rapport préliminaire sur le service des pêcheries du Canada pour l'année dernière. Ce rapport est incomplet en ce qui regarde les détails que l'on n'obtient nécessairement que par les rapports des divers officiers préposés aux pêcheries, rapports dont plusieurs ne sont pas encore parvenus à ce ministère. L'exposé financier de nos opérations n'est pas seulement complété jusqu'à la fin de l'année fiscale expirée le 30 juin, mais encore jusqu'à ce jour.

CONDITION ET RENDEMENT DES PÊCHERIES.

L'état de prostration des affaires commerciales du pays a produit un certain dérangement dans certaines branches de nos pêcheries; mais en général, l'effet de la crise commerciale a été comparativement léger. La valeur du produit des pêcheries pour l'année 1876, non compris la Colombie-Britannique et Manitoba, dont aucun rapport n'a été reçu, s'élève à environ \$11,019,451. Cette somme est d'au moins un demi-million de piastres plus élevée que celle de l'année précédente.

DÉPENSES ET RECETTES.

Les statistiques suivantes indiquent les sommes dépensées et perçues pendant l'année fiscale expirée au 30 juin 1876, les dépenses courantes et les perceptions faites, depuis le 1er juillet jusqu'au 31 décembre 1876.

Les dépenses pendant la période précitée sont subdivisées d'après les provinces comme suit :—

ONTARIO.

Salaires et déboursés des gardes-pêche.....	\$12,815 73	
Pisciculture.....	5. 12 920 90	
		<hr/> \$25,736 63

QUÉBEC.

Salaires et déboursés de garde-pêche.....	\$14,282 65	
Pisciculture.....	10,058 06	
Navire affecté à la protection des pêcheries.....	17,832 82	
“ “ réparation et équipement.....	6,000 00	
		48,173 53

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Salaires et déboursés des gardes-pêche.....	\$14,655 76	
Pisciculture.....	7,194 01	
		21,849 77

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Salaires et déboursés des gardes-pêche et de l'inspecteur des pêcheries.....	\$10,080 37	
Pisciculture.....	1,882 41	
		11,962 78

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Salaires des officiers de port.....	461 02	
		461 02

Total de la dépense..... \$108,183 73

Et pour le semestre suivant :—

Ontario, traitements et déboursés des gardes-pêche.....	\$7,866 86
Québec do do	9,554 87
Nouvelle-Ecosse do do	7,604 98
Nouv.-Brunswick do do	5,159 00
Vapeur <i>Lady Head</i>	11,699 96
Pisciculture.....	15,070 06
Ile du Prince-Edouard et Manitoba.....	1,290 56
Colombie-Britannique	400 00
Total.....	\$58,646 29

Les perceptions faites durant l'année fiscale ont été mises sous les titres suivants :

ONTARIO.

Loyers, honoraires de permis, amendes et confiscations..... \$4,596 71

QUÉBEC.

Loyers, honoraires de permis, amendes et confiscations..... 6,440 90

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Taxes sur filets, amendes et confiscations 442 60

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Loyers, taxes sur filets, amendes et confiscations.....	\$2,030 91
---	------------

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Loyer de station de pêcheries.....	105 00
------------------------------------	--------

Total.....	\$13,616 12
------------	-------------

Sur cette somme \$45 ont été mises au crédit du revenu casuel par le département des Finances.

Et pour le semestre suivant :

Ontario, loyers et honoraires, amendes et confiscations.....	\$2,779 80
--	------------

Québec, do do	3,448 70
---------------------	----------

Nouvelle-Ecosse, do do	420 00
------------------------------	--------

Nouveau-Brunswick, do do	534 17
--------------------------------	--------

Total.....	\$7,182 67
------------	------------

Ces honoraires étant invariablement payables d'avance, leur perception n'est l'objet d'aucune difficulté, et il n'y a pas d'arrérages. Les perceptions faites pendant la dernière année fiscale sont moindres que celles de l'année précédente; cette diminution est due en partie à la réduction des honoraires de permis exigés pour les stations de pêche au saumon, et en partie par ce que les meilleures rivières pour la pêche à la ligne de la rive nord, tel que la Mingan, la Romaine et la Natashquan, n'ont pas été louées l'an dernier, et aucun droit n'a été perçu.

PERMIS ACCORDÉS.

689 permis de pêche ont été accordés dans Ontario, 606 dans Québec, 55 dans le Nouveau-Brunswick, et 14 dans la Nouvelle-Ecosse:—soit, en tout, 1,364.

OFFICIERS DES PÊCHERIES

En 1874 le personnel des officiers des pêcheries se composait comme suit :

ONTARIO.—Gardes-pêche (magistrats <i>ex-officio</i>) et gardiens.....	80
--	----

QUÉBEC.— do do	85
----------------------	----

NOUVELLE-ECOSSE.—Inspecteur, garde-pêche, (magistrats <i>ex-officio</i>) et gardiens.....	234
---	-----

NOUVEAU-BRUNSWICK.—Inspecteur, garde-pêche, (magistrats <i>ex-officio</i>) et gardiens.....	100
--	-----

NOUVEAU-BRUNSWICK — Inspecteur, garde-pêche (magistrats <i>ex-officio</i>)	100
---	-----

ILE DU PRINCE-EDOUARD—Garde-pêche (magistrats <i>ex-officio</i>) et officiers de port.....	18
MANITOBA—Gardes-pêche (magistrats <i>ex-officio</i>).....	1
A ce personnel on a ajouté en 1876 :	
Ontario.....	3
Québec.....	5
Nouvelle-Ecosse.....	5
Nouveau-Brunswick.....	10
Ile du Prince-Edouard.....	14
Colombie-Britannique	1
Equipage du steamer pour la protection des pêcheries "Lady Head."	2
Faisant en tout 532 officiers actuellement dans le service extérieur.	

Ce personnel regulier reçoit de temps en temps l'aide des éclusiers des canaux du gouvernement, des gardiens des phares, et des hommes de la police fédérale. Cet arrangement permet de se dispenser, dans certaines localités, des services d'autres officiers qu'il faudrait payer séparément.

RAPPORTS DES OFFICIERS DES PÊCHERIES.

On trouvera aux annexes des rapports détaillés fournis par les officiers des pêcheries. Ils fourniront des détails sur les opérations de l'année dans chaque district de pêche; ils donneront aussi des rapports circonstanciés sur la quantité et la valeur du poisson pris dans chaque subdivision des différents districts de pêche, ainsi qu'une quantité de matières intéressantes sur la condition de chaque genre de pêche, l'état des rivières, la manière dont sont observées les lois concernant la pêche et les procédés pris contre les infractions à ces lois.

PÊCHE DU SAUMON A LA LIGNE.

Les recettes provenant des permis de pêche à la ligne ont été de \$3,295.

Le saumon pris par les pêcheurs à la ligne au moyen de la mouche artificielle est au nombre de 2,880. L'extrême chaleur de l'été dernier, et la baisse des eaux qui s'en est suivie, ont beaucoup nui au succès de la pêche à la ligne, bien que la plupart des cours d'eau fussent pleins de poissons. Les inspecteurs et garde-pêche des diverses localités font rapport que l'automne dernier, les frayères étaient couvertes de poissons producteurs et le petit saumon abondait. Il est impossible de vérifier les dépenses privées pour permis et appareils de pêche, frais, etc., mais on peut sans crainte d'exagération les porter pour le nombre complet de ceux qui ont pêché sur les trente-deux rivières, à \$30,000.

PISCICULTURE.

Le pays possède aujourd'hui sept établissements affectés à la reproduction artificielle du poisson, savoir :

A New-Castle, Ontario.

" Sandwich do

" Tadousac, Québec.

" Bassin de Gaspé, do

" Ristigouche do

" Bedford, Nouvelle-Ecosse.

" Miramichi, Nouveau-Brunswick.

Le montant des dépenses pour ces divers établissements pendant l'année fiscale terminée le 30 juin 1876 a été de \$32,055.38. On en trouvera dans les annexes un état détaillé.

A New-Castle, Ontario, durant l'automne de 1876 au-delà d'un million et demi d'œufs de saumon fécondés ont été déposés en bon état dans les auges d'incubation ainsi que 150,000 œufs de poisson blanc et 10,000 œufs de saumon de Californie, cadeau du professeur S. F. Baird, commissionnaire des pêcheries américaines. Environ 8,000,000 d'œufs de poissons blancs ont été déposés dans l'établissement de Sandwich. A Tadousac il y a déjà un million d'œufs de saumon dans un excellent état, avec le frai de 30,000 truites de mer et 5,000 œufs de saumon de Californie. Au bassin de Gaspé il y a dans les ruisseaux environ 920,000 œufs de saumon qui, aux dernières nouvelles étaient en bonne voie. Le nombre d'œufs de saumon déposés à Ristigouche est de 720,000, et à Miramichi de 640,000. L'arrivée subite de l'hiver et la formation prématurée de la glace sur les rivières Ristigouche et Miramichi ont malheureusement empêché de recueillir une grande quantité du frai. Au bassin de Bedford, près d'Halifax, au-delà d'un million d'œufs de saumon sont dans une condition satisfaisante. Le nombre total d'œufs actuellement dans ces divers établissements, qui devront éclore dans le cours du printemps prochain, et être distribués dans les rivières des autres provinces est d'environ 13,975,000, soit 14,000,000. C'est une perspective très encourageante.

Le nombre de jeunes poissons distribués dans le printemps de 1876 produit de l'incubation de 1875 est de 10,000,000. Les rapports des différents fonctionnaires préposés à la direction des établissements de pisciculture donneront en détail la manière dont ce frai a été distribué.

Quand les rapports seront complets je fournirai plus de détails sur les opérations de l'année.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très-humble serviteur,

W. F. WHITCHER,

Commissaire des Pêcheries.

ANNEXES

AU

NEUVIÈME RAPPORT ANNUEL

DU

Département de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE No. 1.

RAPPORT DU CONTROLEUR DES PHARES EN AMONT DE MONTRÉAL.

OTTAWA, 1er septembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre, conformément à vos instructions, un rapport en détail sur les phares que j'ai visités et approvisionnés, dans mon voyage annuel entre Montréal et le Fort William sur le lac Supérieur.

L'huile de charbon fut expédiée à Montréal à 7 p. m. et mise à bord du bateau "City of Montreal" à 9 p. m., le 6 juillet. Le départ de Montréal n'eut pas lieu cependant avant l'aurore, le lendemain matin. Nous arrivâmes à 9 a. m., le 7 au

PHARE NO. 1 DU LAC ST. LOUIS ET À LA JETÉE DE LACHINE,

(JOHN NORTON, *gardien.*)

Cet officier a aussi sous ses soins le phare flottant de Lachine, mais le service en est fait par une personne qu'il rémunère. Le feu est fixe, blanc et catoptrique ; il est alimenté par une lampe à bec B, qui repose sur un cercle en fer, avec un réflecteur de $14\frac{1}{2}$ pouces. Les verres ont $15\frac{1}{2} \times 14$. La lanterne est de bois, et son diamètre est de trois pieds. Le phare est un bâtiment carré en bois ; il a 12 pieds carrés avec une hauteur de 21 pieds depuis la base jusqu'au sommet de la tourelle.

Le phare flottant

est un bateau en fer peint en rouge ; il a un tourelle en fer peinte en blanc, haute de 19 pieds depuis le pont jusqu'à la plate-forme de la lanterne. Le phare et le phare flottant sont en bon état, mais il faudra les peindre le printemps prochain.

PHARE NO. 2 DU LAC ST. LOUIS.

(OLIVIER MADORE, *gardien.*)

Le feu est fixe blanc et catoptrique ; il contient deux lampes à double bec, et deux réflecteurs de 15 pouces, l'une dans la direction en amont du lac et l'autre dans la direction contraire. Les lampes sont posées sur des cercles. Les verres ont 16×24 . La tourelle de la lanterne et le phare flottant sont semblables au précédent. Il faudrait un nouveau plancher à la cabine inférieure, en bas de l'escalier. La cabine du pont fait eau et a besoin d'une nouvelle couverture.

Bouée.

Une bouée, située près de ce phare flottant, a été emportée par la glace ; j'ai ordonné de la remplacer dès que les eaux baisseraient.

PHARE NO. 2 DE LA POINTE CLAIRE.

(BENJAMIN GLOUDE, *gardien.*)

Le phare a une lumière blanche, fixe et catoptrique ; il contient trois grandes lampes à mèche plate, avec des réservoirs plats, reposant sur des supports en fonte

Les verres sont de 30 x 20 pouces. La lanterne est en fer et a un diamètre de six pieds. Le phare est un bâtiment peint en blanc, haut de 21 pieds, mais ayant 14 pieds carrés à la base. Le bateau a été tellement endommagé par les dernières eaux hautes qu'il ne valait pas la peine d'être réparé, de sorte que je l'ai fait remplacer par un bateau neuf. La jetée est trop basse, et l'eau a dépassé de deux pieds le plancher du phare. Le bâtiment devrait être élevé au moyen de vérins.

Il faudrait poser des couvre-joints sur deux faces de la jetée afin d'empêcher la glace de briser les planchers, comme cela a eu lieu le printemps dernier. Lors de la crue des eaux, les planches de la partie supérieure de la jetée, qui n'avaient pas été clouées, se détachèrent et furent emportées par le courant. J'ai fait poser d'autres planches qui ont été clouées. Le phare est bien entretenu.

PHARE DE LA POINTE CLAIRE NO. 1.

(MOISE LECLERC, *gardien*.)

Le phare a une lumière fixe, blanche et catoptrique; il contient une grande lampe à mèche plate et une lampe à bec B, avec supports en étain; elles ont deux réflecteurs de 15 pouces. La lanterne a 3½ pieds de diamètre et est en fer. Les verres ont 17 x 21 pouces. La lanterne s'élève sur une tourelle à l'extrémité du logement du gardien, et est située à 21 pieds de la jetée. Le phare est bien entretenu. La jetée a été brisée par la glace sur le côté sud et demande des réparations immédiates. Il faut un nouveau réflecteur. Le phare est en bon état.

PHARE NO. 3 DU LAC ST. LOUIS.

(OLIVIER VEAUDRY, *gardien*.)

Le phare a une lumière fixe, blanche, catoptrique, et contient deux lampes-fontaine à double bec, avec deux réflecteurs de 15 pouces reposant sur un cercle en fer. Le phare flottant est un peu plus grand que le phare No. 2. Il est bien entretenu.

PHARES DU CANAL BEAUHARNOIS ET D'ALIGNEMENT.

(JOSEPH MELOCHE, *gardien*.)

Ce sont deux phares à lumière fixe, blanche et catoptrique; le phare principal contient deux lampes à bec B, et deux réflecteurs de 16 pouces reposant sur un cercle en fer. Les verres ont 14 pouces sur 16. La lanterne a six pieds de diamètre. Le phare est un bâtiment carré en bois peint en blanc; il mesure 27 pieds depuis le sol jusqu'au sommet de la tourelle; il est bien entretenu, mais il a besoin d'être peinturé. Le phare d'alignement est semblable au phare principal et contient trois lampes à bec B, et trois réflecteurs de 16 pouces. Il faudrait aussi le peinturer: ordre a été donné de faire la chose.

Nous arrivâmes à 3.30 a.m., le 8 juillet à la

GROSSE POINTE ET AUX TROIS PHARES D'ALIGNEMENT.

(WILLIAM SHANNON, *assisté de GEORGE SHANNON, gardiens*.)

Ces phares sont situés à l'entrée supérieure du canal Beauharnois. Le phare principal contient trois lampes à bec B, avec trois réflecteurs de 15 pouces, reposant sur un cercle en fer. La lanterne a quatre pieds de diamètre et est en fer. Le phare principal et un des phares d'alignement sont peints en rouge, les deux autres sont peints en blanc et contiennent chacun une lampe à bec B. Ils sont bien entretenus, mais il faudrait les peinturer; deux ont besoin de réparations. Il faudrait aussi réparer le pont qui conduit du rivage aux phares d'alignement, et hausser la jetée et le phare principal en construisant une jetée depuis le bord de l'eau avec de nouvelles pièces de bois, ainsi qu'un nouveau tablier.

COTEAU LANDING.

(ELIE B. PRIEUR, *gardien*.)

Il y a un feu temporaire sur la jetée. Un phare est nécessaire. Le feu que produit la lanterne d'un bateau et un bec-soleil est rouge et de l'ordre dioptrique.

POINTE MCKIE.

(ALEXANDER McDONALD, *gardien*.)

Le phare a été détruit par le feu ce printemps; il y a maintenant un feu temporaire alimenté par quatre lampes à becs B, placées au haut d'un poteau, en attendant la reconstruction du phare.

PORT LEWIS.

(DAMASE CAZA, *gardien*.)

Le feu est alimenté par trois grandes lampes à mèche plate, avec trois réflecteurs de 20 pouces, reposant sur des supports en fonte. Le phare est un bâtiment carré en bois blanchi; il a une hauteur de 28 pieds et est bien entretenu. Un magasin y est nécessaire; il faudrait aussi peindre le phare.

ILE CHERRY.

(E. S. JOHNSON, *gardien*.)

Il y a trois grandes lampes à mèche plate avec réservoirs sur des cercles en fer. Les vitres ont 17 x 21. Le feu est à 18 pieds du sol. Il faudrait peindre le phare et le bâtiment.

BARRAGE LANCASTER.

(GEORGE H. JOHNSON, *gardien*.)

Il y a deux grandes lampes à mèche plate et deux réflecteurs de 20 pouces, reposant sur des supports en étain. Les verres ont 17 x 21. La lanterne a 4 pieds et 6 pouces de diamètre. Le feu est à 26 pieds de la jetée et est situé à l'extrémité du logement du gardien. Il faudrait peindre le phare et le mettre de niveau. La jetée a été endommagée par la glace, et il faudrait y placer environ 50 cordes de pierre. Le feu est bien entretenu.

JETÉE LANCASTER.

(THOMAS HILL, *gardien*.)

Il y a trois lampes à double bec avec réservoirs reposant sur des cercles en fer. Les verres ont 14 x 15 pouces. La lanterne a six pieds de diamètre. Le phare est bien entretenu. Il faudrait placer 120 cordes de pierre sur la jetée pour protéger le phare.

ILE HAMILTON.

(JOHN HAMILTON, *gardien*.)

Il y a deux grandes lampes à mèche plate posées sur des supports en fonte, et deux réflecteurs de 20 pouces. Les verres ont 30 x 36 pouces. La lanterne a six pieds de diamètre. Le phare est un bâtiment en bois peint en blanc, haut de 35 pieds

et ayant 17 pieds carrés. Il est bien entretenu. Le phare fait eau et a besoin d'être jointoyé. Le gardien, M. Hamilton, a construit une cuisine de 16 x 18 pieds adjacente au phare; comme cette amélioration était très nécessaire et qu'elle vaut bien le prix qu'il en demande, deux cents piastres, je pense qu'on devrait lui donner cette somme. Il faudrait pratiquer quelques ouvertures dans le plancher en bois sous la lanterne pour la ventilation, car les ventilateurs en fer sont maintenant inutiles.

POINTE DE LA MAISON EN PIERRE.

(KENNETH McLACHLAN, *gardien.*)

Il y a trois grandes lampes à mèche plate, reposant sur des supports en fonte. Les verres ont 30 x 36 pouces. La lanterne a six pieds de diamètre. Le feu se trouve à une hauteur de 36 pieds, et est situé à l'extrémité de la maison du gardien, qui a 16 x 28 pieds. Il faudrait pratiquer quelques trous pour la ventilation dans le plancher de la lanterne. Il faudrait garnir le phare de planches, le jointoyer et le peindre. Le feu est bien entretenu.

BOUÉE A CLOCHE.

Il est nécessaire d'avoir une cloche sur les deux bouées noires situées en aval de Windmill Point, et elles seraient bien utiles la nuit et le jour. Le coût n'en dépassera pas cinq piastres; aussi j'ai ordonné à M. Kean, gardien du phare à la Pointe du Moulin à Vent, de s'en procurer une.

Nous sommes arrivés, le 9 juillet, à 7.30 p. m. à

POINTE DU MOULIN A VENT.

(BERNARD KEAN, *gardien.*)

Trois grandes lampes à mèche plate reposant sur des supports en fonte, et trois réflecteurs de 20 pouces. Les verres ont 28 x 36 pouces. La lanterne a sept pieds de diamètre. Le feu est à une hauteur de 64 pieds, et la tour est haute de 57 pieds. Le phare est bien entretenu.

Nous arrivâmes lundi, le 10 juillet, à 5.30 a. m. à la

BATTURE DE COLE.

(RICHARD ELLIOTT, *gardien.*)

Trois lampes à bec B sur un cercle; un réflecteur de 14 pouces et deux de 20. Les verres ont 14 x 17 pouces. La lanterne a six pieds de diamètre. La tour a une hauteur de 22 pieds, elle est en bois, peinte en blanc, et elle repose sur une jetée longue de 34 pieds. J'ai ordonné de la faire peindre; cette amélioration était nécessaire. Le phare est bien entretenu.

ILE DU GRENADIER,

(ALBERT ROOT, *gardien.*)

Trois lampes avec réservoirs à becs B, reposant sur des supports carrés; deux réflecteurs de 13 pouces et un de 15. Les verres ont 14 x 16 pouces. La lanterne a six pieds de diamètre. Il faudrait peindre le phare; nous avons apporté dans ce but peinture et huile. Comme il est nécessaire d'introduire dans le roc une couple de crochets en fer pour pouvoir amarrer les bateaux, j'ai ordonné au gardien de faire la chose. Le phare est très bien entretenu.

ILE LINDOE.

(JOHN WALLACE, *gardien.*)

Trois lampes à bec B et deux réflecteurs de 13 pouces, reposant sur un cercle en fer. La lanterne a $3\frac{1}{2}$ pieds de diamètre. Les verres ont 14 x 16 pouces. Le feu se trouve à une hauteur de 28 pieds. Le phare est bien entretenu. La cuisine fait eau et a besoin d'être recouverte en bardeaux. Il faudrait construire aussi un petit magasin d'approvisionnement de 16 x 20, de plus, peindre le phare et le logement.

PASSES DE GANANOQUE ET BATTURES DE JACK STRAW.

(CORNELIUS COOK, *gardien.*)

Trois lampes à bec B, et trois réflecteurs de 16 pouces sur des supports semi-circulaires. Les verres ont 14 x 16 pouces. La lanterne est en fer et a six pieds de diamètre. Elle est bien entretenue. Le phare situé aux passes de Gananoque a besoin d'être repeinturé, et la jetée aux passes de Jack Straw baisse et demande des réparations. On devrait accorder au gardien une somme d'environ \$80 par an pour le loyer d'une maison, vu qu'on ne lui donne pas de logement. Il dit qu'il aimerait autant recevoir cette somme que d'avoir un logement à sa disposition ; ce plan aurait l'avantage d'être plus économique.

BATTURE DU SPECTACLE ET ROCHER DU CHEVAL ROUGE.

(JOHN BUCK, *gardien.*)

Le premier phare contient deux lampes à double bec avec réservoirs, reposant sur un cercle, sans réflecteurs. La lanterne a trois pieds de diamètre : les verres ont 14 x 16 pouces. La tour a une hauteur de 22 pieds et a 14 pieds carrés ; le feu est à une hauteur de 28 pieds. En bon état. Le phare du Rocher du Cheval Rouge est semblable et contient le même nombre de lampes sans réflecteurs. Tous deux sont construits sur des jetées et sont sous les soins du même gardien. Comme ils ont besoin d'être peints de nouveau, j'avais fait transporter la peinture et l'huile nécessaires. Cette amélioration se fait en ce moment.

ILE BRULÉE.

(JOSEPH MERVIN, *gardien.*)

Trois lampes à réservoir à bec B, dont deux dans la direction de l'amont et une dans la direction contraire, et deux réflecteurs de 14 pouces. La lanterne a trois pieds de diamètre. Dimensions des verres : 14 x 16 pouces. Le phare forme un bâtiment carré peint en blanc, haut de 22 pieds et ayant 14 pieds carrés. Le phare a besoin d'être mastiqué et repeinturé. En bon ordre.

ILE DU LOUP.

(ROBERT GILLESPIE, *gardien.*)

Trois lampes avec réservoir à double bec, et trois réflecteurs de 16 pouces sur un cercle en fer. Dimensions des verres : 14 x 16 pouces. La lanterne est en fer et a six pieds de diamètre. Le feu se trouve à une hauteur de 28 pieds. En très-bon ordre. Le canal de la cave a besoin de réparations. Le magasin a besoin d'un nouveau plancher, d'une nouvelle couverture en bardeaux et de quelques autres légères réparations. Il faut peindre le phare. J'ai ordonné au gardien de faire toutes ces petites améliorations.

POINTE DE BROWN.

(PATRICK McAVOY, *gardien*.)

Le feu est alimenté par trois grandes lampes à mèche plate, munies de trois réflecteurs de 20 pouces, reposant sur des supports en fonte. La lanterne a six pieds de diamètre. Dimensions des verres : 30 x 36 pouces. Très bien entretenu ; a besoin d'être peinturé.

Nous arrivâmes à Kingston à 2 hs. a. m., le 11 juillet, et nous en partîmes à 6.30 p. m., le même jour, après nous être approvisionnés de chaux, peinture, huile et autres articles.

ILE DU SERPENT.

(NATHANIEL ORR, *gardien*.)

Le phare est à feu fixe blanc catoptrique ; il est alimenté par six lampes à bec B, avec réservoirs reposant sur deux cercles. Trois réflecteurs de 21 pouces, deux de 15 et un de 16 pouces. Les verres couleur rose ont 14 x 16 pouces. La lanterne est en fer et a six pieds de diamètre. Le feu est très-bien entretenu. Une violente tempête refoula la glace sur la jetée le Vendredi-Saint dernier, laquelle enleva une partie des planches et des couvre-joints en fer sur l'avant et le côté. La glace s'amoncela ensuite et brisa une partie des barreaux en fer. Ces dommages seront réparés avant les mauvais temps d'automne.

POINTE DE NEUF MILLES.

(ALBERT DUNLOP, *gardien*.)

Le feu est fixe blanc catoptrique ; il est alimenté par sept grandes lampes à mèche plate ; il y a sept réflecteurs de 20 pouces. La lanterne est en fer, a sept pieds de diamètre et a un pavé en pierre. Les verres ont 12 x 14 pouces. Le phare est un bâtiment rond en pierre et est blanchi ; sa hauteur est de 35 pieds. Il y a une tourelle en bois où l'on a mis une cloche près du phare ; cette cloche est fort utile durant les brouillards. Le phare a été réparé récemment, et il est maintenant en bon ordre.

A 1 a. m., le 12 juillet, nous atteignîmes l'

ILE DU PIGEON.

(AMBROISE DAVIS, *gardien*.)

Le feu est fixe blanc à révolution ; il est alimenté par deux grandes lampes à mèche plate avec réservoirs ; il y a deux réflecteurs de 21 pouces. La lanterne est en fer et a quatre pieds de diamètre. Dimension des verres : 21 x 44 pouces. Le phare est en bois, peint en blanc, et est construit à l'extrémité du logement du gardien ; il a une hauteur de 35 pieds. En bon ordre. Il faudrait remettre à neuf l'intérieur du bâtiment, et peindre l'extérieur. Il faut aussi reparer la glissoire pour la chaloupe.

POINTE PLAISANTE.

(JOHN PRINYER, *gardien*.)

Le feu est fixe blanc catoptrique ; il est alimenté par neuf lampes à réservoir à bec B, reposant sur des cercles de fer ; il y a neuf réflecteurs de 16 pouces. La lanterne est en fer et a cinq pieds de diamètre. Les verres ont 21 x 28 pouces dans la lanterne, et 12½ x 13½ dans les châssis du phare. Le phare est un bâtiment octogone en bois peint en blanc, en bon état et est très-bien entretenu. Une citerne est nécessaire ; aussi nous y avons fait transporter du ciment dans ce but, et nous avons donné ordre au gardien de faire cette amélioration. La jetée a besoin de réparations immédiates.

FAUX CANARDS.

(FRÉDÉRICK SWEETMAN, *gardien*.)

Ce phare est muni de quinze lampes à réservoir à bec B et de quinze réflecteurs de 15 pouces, disposés en cercles. Le plancher de la lanterne, laquelle a huit pieds de diamètre, est en pierre. Les verres sont de 12 x 14 pouces. Le phare est une construction cylindrique en pierre blanchie de soixante et un pieds de hauteur. Le feu la domine d'environ cinq pieds. Le phare est bien entretenu et n'a pas besoin de réparations.

POINTE PIERRE, POINTE LONGUE.

(JAMES BURLINGHAM, *gardien*.)

L'appareil d'éclairage se compose de dix lampes à réservoir à bec à deux mèches disposés en trois cercles, et de dix réflecteurs de quatorze pouces. Le plancher de la lanterne, laquelle est en fer et a huit pieds de diamètre, est en pierre. Les verres sont de 12 x 14 pouces. Le phare est une construction cylindrique en pierre blanchie, haute de soixante pieds. Il est bien entretenu, mais a besoin d'être peinturé et blanchi à neuf. Le plomb du toit de la tour a besoin d'être renouvelé immédiatement, vu que la plateforme en pierre est percée et exposée à toutes les intempéries. Un nouveau cordeau de cent vingt pieds de long est nécessaire, vu que celui qui sert à l'heure qu'il est, est coupé en plusieurs endroits.

POINTE AU SAUMON.

(PETER HUFF, *gardien*.)

L'appareil d'éclairage se compose de trois lampes à mèche plate de très grandes dimensions, reposant sur des piédestaux en fonte, et de deux lampes à bec circulaire aussi de très grandes dimensions, ainsi que de cinq réflecteurs de 20 pouces. Les verres de la lanterne qui sont de 30 x 36 pouces, sont blancs; mais cinq verres rouges de 21 pouces carrés, suspendus devant les réflecteurs, rendent la lumière rouge. La lanterne et son plancher sont en bois et conséquemment exposés au feu. Elle devrait être protégée avec du fer ou du zinc. La tour s'élève à vingt-neuf pieds du sol et le feu la domine d'environ cinq pieds. Nous avons livré les provisions à M. Louis Hudgins, le ci-devant gardien, après quoi M. Peter Huff s'est présenté et nous a fait connaître sa nomination. M. Hudgins s'est engagé à lui remettre, le lendemain de notre visite, ce qui devait lui appartenir comme gardien.

A 1 heure a. m., le 13 juillet, nous portâmes les provisions du phare du

BONNET ECOSAÏS.

(LAFAYETTE BENTLEY, *gardien*.)

Le phare est muni de dix lampes à réservoir à bec B, disposées en trois cercles, ainsi que de dix réflecteurs de 15 pouces. Le plancher de la lanterne, laquelle est en fer et de neuf pieds de diamètre, est en pierre. Les verres sont de 14 x 18 pouces. La tour est une construction cylindrique en pierre blanchie; la demeure du gardien y est adjointe. Le tout est bien entretenu et est en bon ordre.

PHARE PRINCIPAL DE LA PRESQU'ÎLE.

(WM. H. SHERWOOD, *gardien*.)

L'appareil d'éclairage se compose de dix lampes à réservoir à bec B disposées, en deux cercles, (quatre forment le cercle supérieur; et six le cercle inférieur) ainsi que de dix réflecteurs de 14 pouces. La lanterne est en fer, a neuf pieds de diamètre, et est munie de verres de 10½ x 13 pouces. Le phare est une construction octogone en pierre blanchie, haute de soixante-six pieds. La tour a été réparée l'automne dernier, mais elle a cependant besoin d'être blanchie à neuf cette année. Le quai autour de la tour a besoin de réparations. Le phare fonctionne très bien et le gardien remplit parfaitement son devoir.

PHARES D'ALIGNEMENT DE LA PRESQU'ILE.

(GEORGE B. SIMPSON, *gardien.*)

Ces phares sont au nombre de deux; ce sont des constructions blanches carrées, en bois, de quatorze pieds de hauteur, et surmontées de lanternes rouges, en fer, de petites dimensions. Chacun de ces phares est muni d'une lampe à réservoir à bec B, reposant sur un cadre en fer, avec un réflecteur de 15 pouces. Les verres sont de 14 x 16 pouces. Le fond des lanternes est recouvert de grosse toile peinte. Ces phares sont bien tenus. L'un d'eux vient d'être entièrement réparé, l'autre est en bon état. Il faudrait un tambour pour garder de la neige la porte de la demeure du gardien.

BAIE DE WELLER.

Nous apportâmes les lanternes et les appareils d'éclairage des deux phares établis à cet endroit, et nous trouvâmes ceux-ci prêts à les recevoir. Celui de ces phares qui se trouve le plus près de l'eau est de vingt-deux pieds de hauteur, lambrissé en planches, et peinturé en blanc du haut à la base. L'autre, qui est de trente-cinq pieds de hauteur, est une construction à clair-voie, et est peinturé en rouge. Ils m'ont paru bien faits et les matériaux employés m'ont semblé bons.

A 1 heure du matin le 14 juillet, nous approvisionnâmes le phare de

L'ILE AUX GOELANDS.

(ROBERT RODDICK, *gardien.*)

Ce phare est muni de neuf lampes à bec B, et de cinq lampes à bec circulaire. Quelques-uns des réflecteurs ont besoin d'être remis à neuf. Il n'y a que trois bons réflecteurs, de 20 pouces. Les lampes sont munies de réservoirs plats fixés à des cadres en fer. La lanterne est de fer, a huit pieds de diamètre et est planchée en briques. Les verres sont de 12 x 15 pouces. La tour est cylindrique, en pierre, blanchie, et haute de 45 pieds. Elle est entourée d'un quai. Du côté de l'ouest le quai a besoin d'être exhaussé d'une couple de pieds. Il faudrait un hangar à huile de 12 x 16 pieds à l'extrémité du quai principal.

Nous passâmes à Toronto le temps qui s'écoule depuis 6 heures p. m., 14 juillet, jusqu'à 1 heure a. m. le 15. Le matin du 15 juillet, nous allâmes avec une chaloupe porter les provisions destinées au phare et au beffroi de la

POINTE GIBRALTAR.

(GEORGE DURNAN, *gardien.*)

Le foyer lumineux de ce phare se compose de onze lampes à mèche de très grandes dimensions, ainsi que de neuf réflecteurs de 15 pouces et deux de 18 pouces; ces lampes sont placées au-dessus de deux grands réservoirs de cuivre. La lanterne, qui a sept pieds et demi de diamètre est en fer; son plancher est en bois et couvert en plomb. La tour du phare est cylindrique, construite en pierre, blanchie, et haute de soixante et cinq pieds. La lumière est considérablement interceptée par les dimensions des châssis en fer. On pourrait remédier à cela cet hiver en altérant ces châssis de manière à remplacer les verres actuels par d'autres plus grands.

Il y a aussi à cet endroit un beffroi dont la cloche est mue au moyen d'une machine. La tour est carrée, a quinze pieds de côté à sa base, et a trente-deux pieds de hauteur. La plateforme de la tour a vingt-quatre pieds carrés. Il faudrait exhausser la tour de dix pieds et la peindre à neuf.

HAVRE DE OAKVILLE.

(R. K. CHISHOLM, *gardien.*)

Quatre lampes à bec à deux mèches avec quatre réflecteurs de 15 pouces, sur un cadre en fer. Lanterne de cinq pieds de diamètre, en bois avec plancher de bois dont la couverture en zinc a besoin d'être renouvelée. Verres de 12 x 15 pouces. Le phare est bien entretenu et en bon état.

PHARE PRINCIPAL DE LA BAIE BURLINGTON.

(THOMAS CAMPBELL, *gardien*.)

Six lampes à réservoirs et six réflecteurs de vingt pouces sur deux cadres en fer. L'une de ces lampes fait face à Hamilton, et les cinq autres regardent le large. La lanterne est en fer, avec plancher de fer, et mesure huit pieds de diamètre. Les verres sont de $14\frac{1}{2}$ x 18 pouces. La tour est cylindrique, en pierre, blanchie, et haute de soixante pieds. Un tambour d'alarme est attaché à ce phare. Le tout est bien tenu.

Le feu d'alignement, qui est sous les soins du même gardien, est produit par deux lampes à réservoir à bec B, reposant sur un cadre, avec un réflecteur de 20 pouces et un autre de 16. La lanterne est de trois pieds de diamètre, avec verres de 14 x 16 . Le feu domine le quai de 28 pieds. Ce phare est aussi bien entretenu. La résidence du gardien avait beaucoup besoin des réparations considérables qui s'y font actuellement.

Nous arrivâmes à Hamilton samedi le 15 juillet au soir, et nous prîmes à bord 112 barils d'huile. Nous quittâmes Hamilton dimanche après-midi et arrivâmes à Port Dalhousie à neuf heures du soir.

PORT DALHOUSIE.

(WILLIAM WOODALL, *gardien*.)

Feu fixe, blanc; appareil catoptrique, composé de huit lampes à bec à deux mèches et deux à bec circulaire, avec neuf réflecteurs de 16 pouces et un de 20, placées sur trois cadres en fer. La lanterne a neuf pieds de diamètre, est en fer, avec plancher aussi en fer. Les verres sont de $14\frac{1}{2}$ x $18\frac{1}{2}$ pouces. La tour est cylindrique, en bois, peinte en blanc, et haute de 39 pieds. Le phare est très bien entretenu et en bon état.

Depuis que nous avons livré les provisions de ce phare, la lanterne et l'appareil d'éclairage ont été endommagés par l'explosion d'une lampe à bec circulaire. Des réparations provisoires ont été faites.

À neuf heures du matin, le 18 juillet, nous avons parcouru le canal Welland et approvisionné les phares du

PORT COLBORNE.

(DAVID FORTIER, *gardien*.)

Le feu du phare principal est fixe blanc; appareil catoptrique, composé de dix lampes à réservoir à bec à deux mèches, reposant sur trois cadres en fer. Les lampes sont accompagnées de six réflecteurs de 15 pouces, deux de 16, un de 18, et un de 20 pouces. La lanterne est en fer, avec plancher aussi en fer et a huit pieds de diamètre. Les verres sont de 18 x $14\frac{1}{2}$ pouces. La tour a 44 pieds de hauteur. Elle est en bois, cylindrique et blanche. Le feu d'alignement a pour appareil une lampe à bec B et un réflecteur de 15 pouces. Comme les rapports précédents en font foi, ces deux phares sont entièrement pourris; et bien que j'aie donné les ordres nécessaires pour réparer provisoirement le phare d'alignement en l'étayant, c'est à peine s'ils seront en état de passer l'automne. Lorsqu'il vente le gardien ose à peine en faire l'ascension pour les allumer.

ILE MOHAWK.

(R. H. SMITHERS, *gardien*.)

Feu rotatif blanc, appareil catoptrique; neuf lampes à bec B et une lampe à bec circulaire, avec réservoirs, et dix réflecteurs de 15 pouces, sur trois cadres en fer. La lanterne est en fer, à huit pieds de diamètre, avec plancher en fer. Les verres sont de $18\frac{1}{2}$ x $14\frac{1}{2}$ pouces. La tour est cylindrique, blanche, en pierre, haute de 62 pieds. La demeure du gardien y est adjointe. Le phare est bien entretenu. Il vient ainsi que la demeure du gardien d'être complètement réparé.

PORT MAITLAND.

(FERGUS SCHOLFIELD, *gardien*.)

Feu fixe blanc, appareil catoptrique, composé de quatre lampes à mèche plate de très grandes dimensions reposant sur des piédestaux en fonte, et de quatre réflecteurs de 20 pouces, sur une tablette de fer attenant aux parois de la lanterne. Celle-ci est en fer avec plancher en fer, et mesure sept pieds de diamètre. Les verres sont carrés et de 36 pouces de côté. Le phare est une forte charpente bien boulonnée; il y a une petite chambre au-dessous de la lanterne, et le reste est à claire-voie. Le feu domine de 31 pieds la jetée. Le phare est très-bien entretenu.

A 9 a.m. le 19 juillet nous approvisionnâmes le phare de la

LONGUE POINTE, LAC ÉRIÉ.

(H. H. WOODWARD, *gardien*.)

Feu rotatif blanc; appareil composé de six lampes à réservoir à mèche plate, de très grandes dimensions, reposant sur deux cadres carrés, trois de chaque côté. Les lampes ont des réservoirs plats. La lanterne est en fer, avec plancher en zinc, et à huit pieds de diamètre. Les verres sont de 12 x 14 pouces. La tour est octogone, blanche, en bois, et haute de 60 pieds. De même que la résidence du gardien elle a besoin d'être peinte à neuf, et j'ai donné des ordres en conséquence. N'eût été la jetée construite l'année dernière, la tour eût certainement été considérablement minée et peut-être renversée par les eaux qui se sont élevées cette année à une extrême hauteur. Le phare est très-bien entretenu. Nous remportâmes un certain nombre de lampes qui ne servent plus à ce phare et qui pourront être utilisées ailleurs.

PORT BURWELL.

(ALEXANDRE SUTHERLAND, *gardien*.)

Trois lampes à réservoir à bec B, avec trois réflecteurs de 15 pouces reposant sur un cadre de fer. La lanterne est en bois avec plancher en bois couvert de zinc, et a cinq pieds et neuf pouces de diamètre. Les verres sont de 30 x 36 pouces. La tour est blanche, octogone, en bois, haute de 45 pieds. Le phare est on ne peut mieux entretenu.

PORT STANLEY.

(CHARLES EAD, *gardien*.)

Feu fixe blanc, appareil catoptrique. La lanterne qui contient quatre lampes à mèche plate de très grandes dimensions et quatre réflecteurs de 14 pouces, est suspendue entre deux mats. Ceux-ci sont très pourris et passeront à peine la saison. Les devoirs du gardien sont bien exécutés. À l'extrémité de la vieille jetée on en construit actuellement une nouvelle de 85 pieds de long et de 30 pieds de large qui s'élèvera à cinq pieds six pouces au-dessus du niveau actuel de la marée haute. La nouvelle jetée est assez avancée pour permettre d'y construire un nouveau phare dont le besoin se fait grandement sentir.

A 8 a. m. le 20 juillet nous approvisionnâmes le phare du

HAVRE RONDEAU.

(THOMAS HARRISON, *gardien*.)

Ici nous livrâmes les provisions nécessaires, et fîmes un rapport spécial à l'administration. Le mauvais temps nous retint toute la journée. Le lendemain, au point du jour, nous partîmes pour le récif de la Pointe Pelée où nous arrivâmes à 10 a. m. le 21 juillet.

RÉCIFS DE LA POINTE PELÉE.

(JAMES EDWARDS, *gardien*.)

Feu rotatif et blanc ; appareil catoptrique composé de six lampes à mèche plate de très grandes dimensions avec réservoirs plats et six réflecteurs de 20 pouces, sur deux cadres de fer ; trois lampes tournées d'un côté et trois de l'autre. Verres de $14\frac{1}{2} \times 18$. Lanternes de 9 pieds de diamètre avec plancher en fer. La tour est octogone, en bois, peinte en blanc et haute de 54 pieds. La machine de rotation ainsi que le reste des appareils et le phare tout entier sont bien entretenus. Le tout a été réparé dernièrement, à l'exception des réservoirs des lampes qui suintent tous. Ces réservoirs sont de 13 pouces de côtés. Il en faut quatre nouveaux en cuivre.

ILE PELÉE.

(JAMES CUMMINS, *gardien*.)

Feu fixe et blanc ; appareil catoptrique, composé de quatre lampes à réservoir à bec circulaire, et de huit lampes à bec à deux mèches, reposant sur des cercles en fer, ainsi que de quatre réflecteurs de 14 pouces, quatre de 15 et quatre de 18 pouces. Lanterne en fer de 8 pieds de diamètre avec plancher en pierre. Verres de 12×14 pouces. Le phare est en bon état de réparation et assez bien tenu. Comme l'eau vient se briser avec grande violence sur la jetée, celle-ci a besoin d'être remplie de pierres ; j'ai donné au gardien des ordres en conséquence.

ILE DU MILIEU.

(L. S. BROWN, *gardien*.)

Feu fixe et rouge ; appareil catoptrique, composé de quatre lampes à mèche plate de très grandes dimensions avec quatre réflecteurs de 20 pouces, sur piédestaux en fonte. Lanterne en bois avec plancher couvert en tôle. Verres de la lanterne de 30×36 pouces. Le feu est rendu rouge par quatre écrans de verre couleur de rubis placés devant les réflecteurs. J'ai trouvé le phare en bon état et bien tenu.

M. Brown le gardien était absent depuis quelques temps, ayant laissé le phare sous les soins de William Grubb à qui nous avons remis les provisions.

A 4 heures a. m., le 22 juillet nous arrivâmes à l'

ILE DU BOIS BLANC.

(ANDREW HACKETT, *gardien*.)

Feu fixe et blanc ; appareil catoptrique, composé de six lampes à mèche plate de très grandes dimensions avec six réflecteurs de 18 pouces, reposant sur deux cercles en fer. Lanternes en fer de 8 pieds de diamètre, avec plancher en fer. Verres de 12×14 pouces. Tour cylindrique en pierre, blanchie, et haute de 40 pieds de la base à la plateforme. J'ai trouvé le phare en bon état ; les lampes fonctionnaient parfaitement. Le gardien de ce phare est aussi chargé du soin des feux d'alignement, établis à l'autre extrémité de l'île. L'un est rouge et l'autre blanc, produits chacun par une lampe à mèche plate de très grandes dimensions. La jetée du bout de l'île a besoin qu'on s'en occupe sans délai.

Nous arrivâmes dans la nuit du 22 à Chatham où nous passâmes le dimanche et une partie du lundi le 24. En descendant le Thames nous approvisionnâmes le phare et le feu d'alignement de la

RIVIÈRE THAMES.

(THOMAS CARTIER, *gardien*.)

Le feu du phare principal est fixe et blanc ; appareil catoptrique composé de cinq lampes à mèche plate de très grandes dimensions avec réservoirs et cinq réflecteurs de 16 pouces, reposant sur deux cercles en fer. Lanterne en fer de 7

pieds de diamètre, plancher en fonte avec ventilateur à chacune des pièces de fonte qui le composent. Je crois que toutes les nouvelles lanternes devraient à l'avenir être pourvues de semblables ventilateurs. Les verres sont de 28 x 36 pouces; le phare est une construction cylindrique en pierre blanchie, et haute de 44 pieds de la base à la plateforme. Le feu de direction, dont la lanterne est supportée par une charpente en bois à clair-voie haute de 30 pieds, est produit par deux lampes à réservoir à double bec aidées d'un réflecteur. Verres de 27 pouces de côtés. Ces deux feux sont on ne peut mieux entretenus.

Le matin du 25 juillet nous arrivâmes à

GODERICH.

(GEORGE McDONALD, *gardien.*)

Ce phare est situé sur une falaise élevée. L'appareil est catoptrique, et se compose de dix lampes à réservoirs à bec B et de dix réflecteurs de 15 pouces, reposant sur deux cerces de fer. Lanterne de fer de 8 pieds de diamètre, avec plancher couvert en plomb. Verres de 18 x 20 pouces. Le phare est une construction cylindrique en pierre, blanche, et mesure 20 pieds de la base à la plateforme de la lanterne. Très-bien tenu. M. McDonald est de plus chargé du soin des deux feux de la jetée de l'est. Le plus avancé de ces deux feux est rouge, l'autre est blanc. Le premier est produit par deux lampes à mèche plate de très grandes dimensions; le second par une seule. Le bardeau du toit de la demeure du gardien avait besoin d'être renouvelé; j'ai donné des ordres en conséquence.

POINTE CLARK.

(JOHN YOUNG, *gardien.*)

Feu à éclat et blanc; appareil dioptrique; lampe à bec circulaire de très grandes dimensions surmontée d'un réservoir. Lanterne en fer de 10 pieds de diamètre avec plancher aussi en fer. Verres de 32 pouces de côtés. Tour cylindrique en pierre, blanchie, haute de 80 pieds de la base à la plate-forme de la lanterne, dominée d'environ 7 pieds par le feu. Bien tenu.

A 2 heures a. m. le 26 juillet, nous approvisionnâmes le phare de la

JETÉE KINCARDINE.

(WILLIAM KAY, *gardien.*)

Nous remîmes les provisions au gardien. Feu fixe et rouge; appareil catoptrique, composé de cinq lampes à mèche plate de très grandes dimensions et de cinq réflecteurs de 18 pouces. Lanterne en bois de 6 pieds de diamètre, avec plancher couvert en fer. Verres couleur de rubis de $18\frac{3}{4}$ x $19\frac{1}{2}$ pouces. Bien tenu. Le feu de direction a besoin d'une petite lanterne.

Le matin du 26 juillet, nous approvisionnâmes le phare de

L'ILE CHANTRY.

(DUNCAN MCG. LAMBERT, *gardien.*)

Feu fixe et blanc; appareil dioptrique; cinq becs B sur un réservoir plat en fer-blanc. Verres de 32 x $27\frac{1}{2}$ pouces. Tour en pierre, blanche, mesurant 75 pieds de la base à la plate-forme de la lanterne. Le feu est à 87 pieds du sol. Ce phare est le mieux entretenu de tous les phares des grands lacs.

A 6.30 a.m., le 27 juillet, nous arrivâmes à la

BAIE DE MICHEL.

Ce phare était ci-devant entretenu par la Compagnie des Moulins qui en confiait le soin à un homme du nom de J. W. Chisholm. Aujourd'hui l'entretien du phare est passé entre les mains du gouvernement. Feu fixe et blanc; appareil catoptrique; lampe à mèche plate de très grandes dimensions avec deux réflecteurs convexes de 30 pouces. Verres de 17 x 21 pouces. Lanterne en fer de quatre pieds et demi de diamètre, avec plancher en bois ni peinturé ni recouvert de métal. La tour est haute de 22 pieds. Le phare n'est tenu que d'une manière passable. On a commandé une nouvelle lampe à Collingwood.

ILE DES ANSES.

(B. B. MILLER, *gardien*.)

Feu à éclats et blanc de second ordre; appareil dioptrique; lampes à bec circulaire de très grandes dimensions, surmontée d'un réservoir. Lanterne en fer de dix pieds de diamètre. Verres de 32 x 31 $\frac{1}{4}$ pouces et de 32 x 27 $\frac{1}{2}$. Tour cylindrique blanche en pierre, et haute de 80 pieds.

Nous avons été obligés de passer toute une journée et partie d'une nuit au havre de Tobormoray, à cause du mauvais temps. Ce havre est excellent et très fréquenté par les navires naviguant sur la baie Georgienne. Il y a grandement besoin de dix boulons et anneaux en fer de chaque côté du havre, attendu qu'il arrive quelquefois qu'une douzaine de navires soient à la fois forcés de se réfugier dans le port. Un petit feu, qui pourrait être entretenu à peu de frais par quelque pêcheur de l'endroit, serait d'une grande utilité.

A 6 a.m. le 28 juillet, nous portâmes les provisions au phare de

L'ILE GRIFFITH.

(VESEY C. HILL, *gardien*.)

Feu fixe et blanc; appareil dioptrique; lampe à bec circulaire avec réservoir au-dessous. Lanterne en fer, de huit pieds de diamètre, avec plancher en fer. Verres de 28 $\frac{1}{2}$ x 31 $\frac{1}{2}$ pouces. Tour blanche cylindrique en pierre, haute de 50 pieds. Le phare n'est pas très bien tenu. Les soles de la lanterne ont besoin d'être recouvertes de ciment hydraulique et peinturées. La tour et la demeure du gardien ont toutes deux besoin d'être peinturées et blanchies à neuf. Le gardien est vieux et n'est pas très fort; il lui est de plus presque impossible de trouver personne qui veuille demeurer là pour l'aider. Il voudrait être mis à la retraite, ou chargé du soin de quelque phare de plus facile accès.

PRESQU'ILE, BAIE GEORGIENNE.

(JOHN MCKENZIE, *gardien*.)

Feu fixe et blanc, indiquant aux steamers la direction du dock bâti en cet endroit. Trois lampes à mèche plate de très grandes dimensions et trois réflecteurs de 16 pouces, reposant sur des piédestaux en fonte. Lanterne en bois, de six pieds de diamètre, avec plancher en bois recouvert en tôle. Le phare est une construction en bois, blanche, haute de 22 pieds. Très-bien tenu.

ILE NOTTAWASAGA.

(GEORGE COLLINS, *gardien*.)

Feu rotatif et blanc du second ordre, appareil dioptrique, lampe à bec circulaire surmontée d'un réservoir. Lanterne en fer de dix pieds de diamètre. Verres, 32 x 27 $\frac{1}{2}$ et 32 x 21 pouces. Parfaitement entretenu. Le niveau de l'eau est si élevé que lorsqu'il fait mauvais temps, celle-ci se brise sur le phare avec une très grande violence.

A 8 a. m., le 29 juillet, nous arrivâmes à Collingwood, où nous restâmes jusqu'à 6 p. m. prendre à bord du bois, des réservoirs, etc. La même nuit nous approvisionnâmes

CHRISTIAN ISLAND.

(JOHN HOAR, *gardien*.)

Feu fixe et blanc du quatrième ordre ; appareil dioptrique ; lampe à mèche plate de très grandes dimensions avec réservoir en ferblanc. Lanterne en fer, de cinq pieds de diamètre, avec plancher en fer. Verres, 21 x 28 pouces. Tour cylindrique blanche, en pierre, et haute de cinquante pieds. J'ai trouvé le phare parfaitement tenu. Le bardeau du toit de la cuisine a besoin d'être renouvelé, et j'ai donné des ordres en conséquence.

A 2 a. m., le 30 juillet, nous approvisionnâmes le phare du

ROCHER AU GENIÈVRE.

(ISRAEL MUNDAY, *gardien*.)

Feu fixe et blanc ; appareil catoptrique ; quatre lampes à mèche plate de très grandes dimensions et quatre réflecteurs de 20 pouces, sur des piédestaux en fonte reposant sur une table circulaire en fer. Lanterne en fer, de sept pieds de diamètre, avec plancher en fer. Verres, 28 x 36 pouces. Le phare est construit à l'extrémité de la demeure du gardien et a 25 pieds de hauteur. Les trous dans le plancher de la lanterne, destinés à servir de ventilateurs, sont mal perforés. Le toit de la lanterne suinte et a besoin d'être peinturé à neuf ; j'ai donné des ordres en conséquence.

Nous arrivâmes à Penetanguishene à 5 a.m. le même jour et livrâmes à la personne chargée du phare en cet endroit, la lanterne et l'appareil d'éclairage, ainsi que deux barils d'huile. Le phare est une petite construction blanche en bois, de douze pieds de hauteur et située à l'extrémité du dock de la prison. Nous repartîmes à six heures dimanche soir, pour Parry Sound, à l'entrée duquel se trouve le phare de

L'ILE AU VISON, PARRY SOUND.

(WILLIAM MCGOWAN, *gardien*.)

Feu fixe et blanc ; appareil catoptrique ; situé sur une île à l'entrée de Parry Sound. Quatre lampes à mèche plate de très-grandes dimensions et quatre réflecteurs de 18 pouces, sur des piédestaux en ferblanc. Lanterne de fer de quatre pieds de diamètre. Verres de 21 x 44 pouces. La lanterne est sur le toit de la demeure du gardien, laquelle est en bois peinturée en blanc et haute de 32 pieds. Le tout est proprement et bien tenu.

A 9 a.m. le 31 juillet, nous approvisionnâmes le phare de

BYNG INLET.

(JOSEPH LAMONDET, *gardien*.)

Depuis trois ans le phare est sous les soins du même gardien. Quatre lampes à réservoir à bec B, et quatre réflecteurs de 16 pouces, sur piédestaux. Lanterne en fer de quatre pieds et demi de diamètre. Verres de 13 x 21 pouces. La tour est construite à claire-voie, haute de 73 pieds, consolidée à l'aide de câbles de fer fixés au moyen de goujons dans le roc. La lanterne a besoin d'être exhaussée de trois ou quatre pouces, et la plateforme d'être recouverte d'un rang de planches, recouverte de grosse toile et peinturée. Ce phare est dans un endroit très exposé, et est parmi ceux des lacs l'un des plus difficiles à entretenir, vu que dans les mauvais temps le gardien n'a d'abri ni pour lui-même ni pour sa chaloupe.

Dans le bas de la tour, il serait très nécessaire de faire une chambre pour abriter le gardien lorsque le mauvais temps l'empêche de se rendre à terre. Il lui faut aussi une nouvelle embarcation, et je lui ai permis de se la procurer, sachant qu'il peut en acheter une à très bon marché.

PHARES D'ALIGNEMENT DE LA RIVIÈRE DES FRANÇAIS.

(EDWARD B. BORRON, *gardien*.)

Il y a ici quatre phares, deux sur une petite île à l'embouchure, et les deux autres à plusieurs milles plus haut sur la rivière. Ils sont sous le contrôle du même gardien, lequel emploie un homme pour avoir soin des deux plus éloignés. Les quatre phares sont en treillis et de 15 à 25 pieds de haut.

Le premier a trois lampes mammoth à mèche plate et trois réflecteurs de 16 pouces sur des piédestaux de fonte. La lanterne est en bois et de $3\frac{1}{2}$ pieds de diamètre. Les carreaux, au nombre de quatre, sont de 30 pouces carrés.

Le deuxième a une lampe à bec-soleil mais pas de réflecteur. La lanterne est en bois, de 4 pieds de diamètre et elle n'a qu'un seul carreau, qui est de 30 pouces carrés.

Le troisième a une lampe à bec-soleil et un réflecteur. Sa lanterne est de deux pieds 4 pouces de diamètre et elle a deux carreaux de 18 pouces carrés.

Le quatrième a une lampe à bec-soleil dans une lanterne de $2\frac{1}{2}$ pieds, dont l'unique carreau est de 18 pouces carrés.

Tous quatre sont bien entretenus.

ILE LONELY.

(DOMINIC SOLOMON, *gardien*.)

Lumière catoptrique, blanche et fixe, produite par cinq lampes mammoth à mèche plate et autant de réflecteurs reposant sur des piédestaux en fonte. La lanterne est en fer, d'un diamètre de 6 pieds, mais son plancher est en bois. La tour est blanche et de forme carrée. Elle est attenante à l'habitation du gardien et de 34 pieds de hauteur.

Ce phare est bien entretenu sous tout rapport.

Dans la matinée du 1er août nous avons approvisionné

LES DEUX PHARES DE KILLARNEY.

(PHILÉMON PROULX, *gardien*.)

Le phare d'en haut a deux lampes à double bec et un réflecteur de 14 pouces. La lanterne est en fer et de $4\frac{1}{2}$ pieds de diamètre. Les carreaux sont de 17 x 21. Cette construction est blanche, de forme carrée et de 14 pieds d'élévation, mais sa lumière est à 19 pieds du sol.

Le phare inférieur a le même nombre de lampes, réflecteurs, etc.

Tous deux sont proprement tenus, mais ils ont besoin d'être repeinturés.

Le gardien de ces phares est absent depuis deux ans, pour cause de maladie, me dit-on, et ce sont ses deux fils qui l'ont remplacé pendant ce temps. Ils m'ont dit qu'ils attendaient son retour sous peu.

A 2 heures de relevé nous avons desservi

LES DEUX PHARES DE LITTLE CURRENT.

(DONALD MCKENZIE, *gardien*.)

Ce sont deux petites constructions de 13 pieds de hauteur surmontées d'une lanterne de 4 pieds et demi, munie de deux lampes dites *base-burner* et d'un réflecteur de 16 pouces. Les carreaux sont de 17 x 21. Ils sont bien entretenus. Les lambourdes

de celui de la rive sont pourries et demandent à être remplacées. Son lambris a aussi besoin d'être renouvelé et le tout d'être repeinturé.

Dans la soirée nous avons desservi

L'ILE CLAPPERTON.

(BENJAMIN B. BAKER, *gardiën*.)

La lumière de ce phare est catoptrique, blanche et fixe. Elle est produite par trois lampes à deux becs et deux réflecteurs de 16 pouces et un de 15. La lanterne est en fer, de $4\frac{1}{2}$ pieds de diamètre, avec carreaux de 21 x 13 et de 21 x $17\frac{1}{4}$ pouces. La tour est blanche, carrée, en bois, et de 15 pieds de haut. La lumière est à 21 pieds du sol.

Ce phare est bien entretenu.

A 5 a.m. le 2 août nous avons approvisionné

L'ILE MANITOULINE.

• (JOHN MILLER, *gardiën*.)

Le feu de ce phare est catoptrique et blanc fixe. Il est produit par trois lampes mammoth à mèche plate et par une dite *base-burner* placées sur des piédestaux de fonte, et par 4 réflecteurs, dont 3 de 18 pouces et l'autre de 20. La lanterne, qui est en bois, est de 6 pieds de diamètre. Son plancher est en fer et ses carreaux de 30 x 36 pouces. La tour, qui est de 23 pieds de hauteur, est attenante à l'habitation du gardien. Ce phare est très bien entretenu.

Nous avons débarqué sur l'île aux Canards, la lanterne destinée au phare en voie de construction sur cette île, ainsi que l'huile et des provisions.

A 8.30 p.m., le 2 août, nous avons livré des provisions à

L'ILE SULPHUR.

(WM. SHEPHERD, *gardiën*.)

La lumière de ce phare est catoptrique et blanche fixe. Elle est produite par trois lampes, dont deux mammoth à mèche plate et une dite *base-burner*, et par des réflecteurs de 15, 16 et 18 pouces. La lanterne est en fer et de 4 pieds de diamètre. Ses carreaux sont de 17 x 21 et de 13 x 21 pouces. Le phare est blanc, en bois et de forme carrée et de 20 pieds d'élévation. Il lui faut immédiatement quatre lampes mammoth à mèche plate et autant de réflecteurs avec la barre de fer à laquelle ils seront suspendus au centre. Cette barre devra être en fer rond de $1\frac{1}{2}$ pouce et de 8 pieds 4 pouces de long. Le cercle devra être de grandeur à admettre quatre lampes dans une lanterne de quatre pieds que l'on commandera à Chanteloup.

A 1 a. m., le 3 août, nous sommes entrés dans

LA RIVIÈRE THESSALON,

et avons laissé les provisions du petit phare établi par les propriétaires du moulin. Nous nous sommes rendus ensuite aux mines de Bruce, où nous sommes restés jusqu'à 10 a. m., le même jour. Arrivés au Sault Ste-Marie dans la soirée du 3 août, partis le matin suivant pour

LA POINTE-AUX-PINS.

(W. G. FOOTE, *gardiën*.)

La lumière de ce phare, situé à environ trois quarts de mille en amont du quai, est catoptrique et blanche fixe. Elle est produite par trois lampes dites *base-burner* et autant de réflecteurs de 16 pouces placés sur des piédestaux de fonte. La lanterne

qui est en fer, ainsi que son plancher, est de 6 pieds de diamètre, et ses carreaux sont de 30 x 36 pouces. La tour, qui est blanche, en bois et carrée, est de 22 pieds de hauteur. Ce phare est parfaitement tenu. Il faut au gardien une embarcation, car l'eau est trop haute pour s'y rendre par terre.

A 8 p. m., le 4 août, nous avons approvisionné

LA POINTE CORBAY, BAIE BATCHAWANA.

(DAVID CRAWFORD, *gardien*.)

La lumière de ce phare est catoptrique et blanche fixe. Elle est produite par deux lampes à double bec, par deux autres à mèche ronde et autant de réflecteurs de 16 et 20 pouces placés sur des piédestaux de fonte. La lanterne a 7 pieds de diamètre et elle est en fer, ainsi que son plancher. Ses carreaux sont de 28 x 36 pouces. Le bâtiment est de forme octogone, blanc, en bois et attenant à l'habitation du gardien. La lanterne n'étant pas à l'épreuve de l'eau, nous avons laissé ce qu'il fallait pour la réparer.

Samedi, le 5 août, nous avons approvisionné

L'ÎLE MICHIPICOTEN.

(PETER MCINTYRE, *gardien*.)

La lumière de ce phare est catoptrique et blanche fixe. Elle est produite par trois lampes mammoth à mèche plate et par autant de réflecteurs de 20 pouces placés sur des piédestaux de fonte. La lanterne qui a 6 pieds de diamètre, est en fer, de même que son plancher. Les carreaux sont de 30 x 36 pouces. La tour est de forme octogone, en bois peinturé en blanc et placée sur l'habitation du gardien. Du sol au plancher de la lanterne sa hauteur est de 35 pieds. La table sur laquelle sont posées les lampes devrait être couverte en tôle galvanisée. Le phare est bien tenu.

ÎLE AGATHE.

Desservi par le gardien du phare précédent. Il a deux lampes mammoth à mèche plate et autant de réflecteurs de 16 pouces, le tout placé sur des piédestaux de fonte. La lanterne est en bois et de 6 pieds de diamètre. Ses carreaux sont de 31 x 37 pouces. C'est un bâtiment carré, peinturé en blanc, de 22½ pieds d'élévation. Ce phare est également bien tenu. L'intérieur de la lanterne et la table devraient être recouverts en zinc ou en tôle galvanisée.

Partis ensuite pour porter les lanternes et des appareils de phare aux îles de la Bataille et Lamb, à Népigon, et arrivés à cet endroit dimanche l'après-midi. Descendus dans la baie et restés à l'ancre toute la nuit, le temps étant trop mauvais pour débarquer la lanterne sur l'île de la Bataille. Le 7 août, au point du jour, nous avons pu la débarquer, mais personne n'étant là pour s'en charger, nous l'avons abritée avec une partie du bois de construction que l'entrepreneur avait transporté là, et cela conformément aux instructions du département. Ce soin a pris notre matinée. Gagné ensuite l'île Lamb, où nous avons déposé des provisions et la lanterne destinée au phare à feu tournant de cette localité. En passant devant St. Ignace il m'a paru que le phare abandonné et l'habitation étaient en bon ordre.

A 10 p. m. le 7 août, desservi

LA POINTE PORPHYRE.

(DONALD ROSS, *gardien*.)

Le feu de ce phare est catoptrique et blanc fixe. Il est produit par quatre lampes à mèche ronde et par autant de réflecteurs de 20 pouces, le tout placé sur des piédestaux de fonte reposant sur une table ronde couverte de zinc. La lanterne qui a six pieds de diamètre, est en fer, ainsi que son plancher. Ses carreaux sont de 30 x

36 pouces. La tour, qui est de forme octogone est en bois peinturé en blanc, est placée sur l'habitation du gardien, et sa hauteur est de 34 pieds depuis le sol jusqu'à la plateforme de la lanterne. Le phare est très bien tenu.

Ce phare desservi, nous avons dû gagner Prince Arthur's Landing, vu que le temps était trop mauvais pour essayer de débarquer au phare du cap du Tonnerre. A 2 a.m. le 8 août, nous arrivions à Prince Arthur's, où nous sommes restés jusqu'à ce que le calme revint assez pour nous permettre d'entrer dans la rivière Kaministiquia, ce qui put se faire à 6.30 p.m. le même jour.

PHARES D'ALIGNEMENT, RIVIÈRE KAMINISTIGUIA.

(DANIEL MORISON, *gardien.*)

Il y avait deux phares ici, mais l'un a été détruit par l'incendie. J'ai su que le département allait le faire reconstruire sans retard. Le phare supérieur a une lumière rouge produite par une lampe à mèche ronde. Celui d'en bas est remplacé temporairement par un treillis surmonté d'une petite lanterne. Nous avons livré à M. McIntyre la lanterne destinée au nouveau phare.

Comme il faisait toujours trop mauvais temps pour débarquer au cap du Tonnerre, nous sommes retournés à Silver Islet, où nous sommes restés jusqu'à 4 p. m. le 8 août. Le vent étant alors tombé, nous avons pu partir et arriver au cap à 5 p.m., le même jour.

CAP DU TONNERRE.

(DUNCAN McEACHEN, *gardien.*)

Il y a ici un feu tournant, catoptrique et blanc, produit par deux lampes mammoth à mèche plate et par deux réflecteurs de 20 pouces, le tout placé sur un cadre de fer. La lanterne, qui est en fer, ainsi que son plancher, a 8 pieds de diamètre. Ses carreaux sont de 28 x 36 pouces. La tour est blanche et en bois, de 30 pieds de haut et attenante à l'habitation du gardien.

Ce phare est très bien tenu et en bonne condition.

Nous étions de retour à Kingston le 21 août.

ILE TÉLÉGRAPHE, BAIE DE QUINTÉ.

(JOHN MASON, *gardien.*)

La lumière de ce phare est catoptrique et blanche fixe. Elle est produite par deux lampes à bec B, et par des réflecteurs de 18 pouces. Comme il s'y trouvait encore 70 gallons d'huile, je n'ai pas cru devoir en donner. La lanterne est en bois et de 5 pieds de diamètre. Le phare est une construction carrée en bois peinturé en blanc, avec une habitation y attenante. Son feu peut se voir à dix milles. Les carreaux de la lanterne sont de 21 x 44½ pouces. Quand je visitai cette station, l'île était submergée. Il n'y avait aucune place où débarquer ni où mettre un bateau en sûreté. Il faudrait ceinturer une partie de l'île d'un mur de pierre et faire ensuite un nivellement avec de la terre, travaux que le gardien se chargerait d'exécuter d'une manière satisfaisante pour \$100. Comme il y a urgence que ces travaux se fassent, je crois qu'on ferait bien de les lui confier.

Le phare est en bonne condition.

ILE VICTORIA, OUTAOUAIS SUPÉRIEUR.

(FRANÇOIS LAVAN, *gardien.*)

La lumière de ce phare est catoptrique et blanche fixe. Elle est produite par deux lampes à bec B et par des réflecteurs de 16 pouces, le tout placé sur des piédestaux de fonte. La lanterne est en bois et de 5½ pieds de diamètre. Le phare est un bâtiment carré en bois peinturé en blanc, de 20 pieds de haut et de 14 pieds carrés.

Sa lumière peut se voir à six-milles. Les carreaux de sa lanterne sont de 30 x 30 pouces. Le phare est bien tenu. Comme il serait nécessaire de clôturer son emplacement, j'ai dit au gardien de faire faire ce travail moyennant \$36.

ILE CAMPBELL, OUTAOUAIS SUPÉRIEUR.

(ALEX. WILSON, *gardien.*)

Ce phare a un feu catoptrique et blanc fixe produit par deux lampes dites *base burner* et autant de réflecteurs de 16 pouces. Sa lanterne est en bois et de 5½ pieds de diamètre. Le corps du bâtiment est en bois et de 20 pieds de hauteur et de 14 pieds carrés. La lumière se voit à 6 milles de distance. Le phare est bien tenu. Il a besoin d'être peinturé et j'ai chargé le gardien de faire faire ce travail.

RIVIÈRE CREUSE, OUTAOUAIS SUPÉRIEUR.

(OWEN SMITH, *gardien.*)

La lumière de ce phare est catoptrique et blanche fixe. Elle est produite par deux lampes à bec B et par autant de réflecteurs de 16 pouces, le tout placé sur des piédestaux de fonte. La lanterne est en bois et de 5½ pieds de diamètre. Le phare est en bois, peinturé en blanc, de 20 pieds de haut et de 14 pieds carrés. Il est bien tenu. Ses carreaux sont de 30 x 30. Le bâtiment a besoin d'être peinturé et j'ai dit au gardien de se charger de ce travail.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

DARIUS SMITH,

Contrôleur des phares.

**ETAT des dépenses pour la construction des phares en amont de Montréal,
pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.**

<i>Pointe à Cadieux.</i>		\$ cts.	\$ cts.
Jos. White	Contrat pour construction	1,195 00	
do	Ouvrage supplémentaire	92 60	
Jos. Tomlinson	Surveillance pendant la construction	39 00	
E. Chanteloup	Lanterne, appareils d'éclairage, etc.	472 71	
<i>Nouveau Monde</i>	Annonces pour soumissions	6 12	
<i>La Gazette de Sorel</i>	do	5 60	
W. P. Anderson	Dépenses d'inspection à l'achèvement	29 00	
			1,840 03
<i>Iles de l'Agneau et de la Bataille.</i>			
<i>Irish Canadian</i>	Annonces pour soumissions	3 50	
Jos. White	A compte du contrat	2,050 00	
E. Chanteloup	Verres, etc.	177 00	
			2,230 50
<i>Ile aux Canards.</i>			
<i>News</i> , Ste. Catharine	Annonces pour soumissions	3 84	
<i>Free Press</i> , Ottawa	do	7 50	
<i>Weekly Advertiser</i> , Toronto	do	5 00	
<i>Bulletin</i> , Collingwood	do	3 20	
Cie. d'imp. du <i>Globe</i>	do	13 60	
<i>Irish Canadian</i>	do	7 00	
<i>British Whig</i> , Kingston	do	5 88	
E. Chanteloup	A compte d'une lanterne en fonte	580 00	
			626 02
<i>Port Mailand.</i>			
E. Chanteloup	Lanterne et appareil d'éclairage	986 65	
Jos. Tomlinson	Frais de route	50 00	
			1,036 65
<i>Rivière des Français.</i>			
E. Chanteloup	Lampes et réflecteurs		191 00
<i>Phares d'alignement d'Amherstburg.</i>			
Haney et Parry	Construction de deux phares d'alignement	814 00	
E. Chanteloup	Lanternes, etc., pour do	298 25	
			1,112 25
<i>Phare de Rondeau.</i>			
J. Cameron et Cie.	Annonces pour soumissions	3 36	
<i>Sun</i> , Toronto	do	5 60	
<i>Record</i> , Essex	do	2 80	
J. R. Gemmell	do	2 80	
<i>Times</i> , Hamilton	do	3 08	
E. Devine	do	2 80	
R. J. Sutton	A compte du contrat	2,000 00	
E. Chanteloup	do lanterne	580 00	
do	do do phare d'alignement	92 00	
			2,692 44
<i>Phare d'alignement de la baie Weller (2).</i>			
George Young	Annonces pour soumissions	2 40	
W. C. Scott	do	2 40	
F. F. Atkin	do	2 40	
Love et Harper	Contrat pour bâtisse	1,200 00	
do	Ouvrage supplémentaire	60 00	
E. Chanteloup	A compte de deux lanternes	184 00	
			1,451 20
A reporter			11,180 09

ETAT des dépenses pour la construction des phares en amont de
Montréal, etc.—*Fin.*

		\$ cts.	\$ cts.
	Report.....		11,180 09
	<i>Phare du Rocher au Genièvre.</i>		
G. Harvey.....	Balance de l'entreprise pour la construction.....	740 00	
do	Ouvrage supplémentaire.....	20 00	
do	Allocation pour remplacer la lanterne.....	10 00	
David Morron.....	Frais de route et d'inspection.....	120 00	
C. Beck et Cie.....	Frais et transport de vitres.....	5 17	
<i>Irish Canadian</i>	Annonces pour soumissions.....	3 50	
			898 67
	<i>Compte Général.</i>		
E. Chanteloup	Verre poli pour le phare de la Baie Gloucester.....	76 00	
J. Tomlinson, fils.	189 jours d'ouvrage comme dessinateur.....	189 00	
H. S. Treherne.....	32 do do	64 00	
J. A. L. Waddell	143 do do 62 à \$1.00; 81 à \$1.50.....	183 50	
E. J. McLaughlin.....	Plans photographiés.....	117 00	
Jos. Tomlinson	Frais de route.....	131 02	
<i>Sun et Evening Na-</i> <i>tional</i>	Annonces pour soumissions, Ile au Goëland.....	8 00	
G. Wilson.....	do do <i>Guide de Port Hope</i>	3 12	
Receveur Général	Payé à la divis. des Sauvag. pour terrain, Pte. Michel.....	10 00	
E. Chanteloup	2 lanternes pour le havre de Southampton.....	184 00	
do	1 do la rivière Kaministiquia.....	92 00	
do	1 do Pénétancouchine.....	92 00	
do	1 do Goderich.....	92 00	
			1,241 64
	Total, construction.....		13,320 40

WM. SMITH,
Député ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

**ETAT des dépenses de l'entretien des phares en amont de Montréal, pour
l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.**

				\$ cts.	\$ cts.
John Buck	Une année de salaire comme gardien, Batture du Spec-		tacle.....	553 00	
Lafayette Bentley.....	Une année de salaire comme gardien, Bonnet Ecosais.			435 00	
Cornelius Cook.....	do do		passage de Gananoque.....	395 00	
James Cummins	do do		Ile Pelée.....	429 69	
Thos. Cartier.....	do do		Rivière Thames.....	429 69	
George Collins	do do		Nottawasaga.....	588 00	
R. Campbell	do do		L'Orignal.....	100 00	
D. Crawford	do do		Baie de Batchewana.....	345 63	
R. K. Chisholm.....	do do		Jetée de Oakville.....	197 50	
George Durnan	do do		Pointe Gibraltar.....	529 69	
J. C. Darke.....	do do		Muskoka ou Ile du Renard	209 83	
Ambrose Davis.....	do do		Ile aux Tourtes.....	300 00	
Albert Dunlop.....	do do		Pointe Neuf des Milles.....	395 00	
James Edwards.....	do do		Récif de la Pointe Pelée...	493 75	
Richard Elliott.....	do do		Ile de Cole.....	246 88	
Charles Ead.....	do do		Port Stanley.....	247 50	
David Fortier.....	do do		Port Colborne.....	395 00	
Wade G. Foote.....	do do		Pointe-aux-Pins.....	148 13	
Robert Gillespie.....	do do		Ile Wolf.....	246 88	
Joseph Gegan.....	do do		Pointe McTavish.....	100 00	
Benjamin Glode	do do		Phare flottant No. 1,		
			Pointe Claire.....	296 25	
Andrew Hackett.....	do do		Bois Blanc.....	617 15	
Vesey C. Hill.....	do do		Ile de Griffith.....	429 69	
John Hoar.....	do do		Ile du Chrétien.....	429 69	
Louis Hudgins.....	do do		Pointe au Saumon.....	296 25	
John Hamilton.....	do do		Ile Hamilton.....	120 00	
Thomas Hill.....	do do		Jetée de Lancaster.....	428 94	
E. S. Johnson.....	do do		Ile aux Cérissier.....	441 69	
G. H. Johnson.....	do do		Barre Lancaster.....	296 88	
William Kay.....	do do		Kincardine.....	150 47	
Bernard Kean.....	do do		Pointe du Moulin à Vent.....	148 13	
Moise Le Clerc.....	do do		Phare flottant No. 2, Pte.		
			Claire.....	296 25	
D. McG. Lambert.....	do do		Ile Chantry.....	429 69	
R. A. Lambert.....	do asst do		do.....	172 81	
Alfred Laberge.....	do do		Batture Verte.....	247 00	
Francis Levan.....	do do		Ile Victoria.....	100 00	
Olivier Madore.....	do do		Phare-flott. No. 2, St. Louis	296 25	
Joseph Meloche.....	do do		Phare de Beauharnois.....	222 19	
Henry Morgan.....	do do		Port Dover.....	256 75	
John Mason.....	do do		Ile du Télégraphe.....	197 50	
Antoine Mongeon.....	do do		Batture de Wade.....	100 00	
John Miller.....	do do		Ile Manitouline.....	395 00	
Wm. McBeath.....	9 mois do		Ile des Anses.....	540 36	
B. B. Miller.....	3 do		do.....	180 07	
Peter McIntyre.....	Une année do		Ile Michipicoten.....	629 57	
Donald McKenzie.....	do do		Petit Courant.....	345 63	
Alex. McDonald.....	do do		Pointe McKie.....	172 81	
D. McEachen.....	do do		Cap du Tonnerre.....	493 75	
Joseph Mervin.....	do do		Ile Brûlée.....	246 88	
Wm. McGowan.....	do do		Parry Sound.....	296 25	
G. N. McDonald.....	do do		Goderich.....	395 00	
John McKenzie.....	do do		Owen Sound.....	100 00	
Kenneth McLachlan.....	do do		Pte. de la Maison de Pierre	197 50	
John Norton.....	do do		Ph. flott., Jetée de Lachine	444 37	
Nathaniel Orr.....	do do		Ile aux Serpents.....	489 69	
Philemon Proulx.....	do do		Killarney.....	493 75	
John Prinyer.....	do do		Pointe Plaisante.....	296 25	
W. A. Palen.....	10 mois do		Pointe Pierre.....	358 07	
James Burlingham.....	2 do		do.....	65 83	
Charles Patton.....	3 do		Ile Clapperton.....	86 40	
B. B. Baker.....	9 do		do.....	259 23	
E. B. Præur.....	Une année do		Côteau Landing.....	140 00	
Robert Roddick.....	do do		Ile aux Goélands.....	493 75	
A reporter.....					19,879 91

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en amont de Montréal,
etc.—*Suite.*

				£ cts.	\$ cts.
		Report.....			19,879 91
Albert Root	Une année de salaire comme gard., Ile du Grenadier..			246 88	
Donald Ross	do do Pointe Porphyre.....			395 00	
Wm. Shannon	do do Grosse Pointe.....			429 69	
George Shannon	do ass't do Grosse Pointe.....			172 82	
Frederick Sweetman...	do do Faux Canards			429 69	
Fergus Schofield	do do Port Maitland..			345 63	
Alex. Sutherland	do do Port Burwell			203 73	
W. H. Sherwood	do do Phare Main			320 94	
Wm. Shepherd	do do Ile du Soufre			321 25	
G. B. Simpson	do do Bouées d'alignement.....			370 32	
Dominic Solomon	do do Ile Solitaire			444 37	
R. H. Smithers	do do Ile Mohawk			405 00	
Owen Smith	do do Ile de la Rivière Creuse..			100 00	
Thos. Campbell	do do Baie Burlington			296 25	
Oliver Veaudry	do do Phare-flottant No. 3, Lac				
	St. Louis.....			296 25	
Hy. H. Woodward	do do Longue Pointe.....			429 69	
Wm. Woodall	do do Port Dalhousie			296 25	
John Wallace	do do Ile Lindoe			246 88	
Alex. Wilson	do do Ile Campbell			148 13	
John Young	do do Pointe Clark.....			429 69	
L. S. Brown	do do Ile du Milieu.....			100 00	
E. D. Charlebois	do do Pointe aux Anglais.....			197 50	
C. Gauthier	do do Ste. Placide			100 00	
A. Caron	do do Pointe de Caron			100 00	
A. Deschamps	do do Ste. Anne.....			100 00	
Patrick McAvoy	do do Pointe Brown ou Knapp..			100 00	
D. McKillop	3 mois do do Pointe McKillop			25 00	
Damase Caza	9 do do Pointe McKillop ..			75 00	
Félix Valois	8½ do do Pointe à Cadieux			141 73	
E. Borron, fils	9¾ do do Rivière des Français			397 74	
Israel Mundy	9½ do do Rocher du Genièvre.....			229 60	
Hugh Manson	11½ do do Phare-flott de la P'nte Bar			475 56	
D. Morrison	2 do do Phares de Fort William....			24 69	
Matthew Murphy	2 do do Rapides du Chêne.....			16 66	
R. Christie	Une année do Byng Inlet			250 00	
Darius Smith	Une année de salaire comme contrôleur des phares....			1,176 00	
Receveur-Général	Retenue pour le fonds de retraite.....			352 86	
J. Tomlinson	Frais de route			133 00	
George Bailey	Réparations aux lanternes.....			4 00	
O. Dandurand et Cie..	Essuie-mains, draps de lit, flanelles, etc.....			356 80	
Morland, Watson et Cie	Quincaillerie, corde, balais, etc			328 63	
Lymans, Clare et Cie..	Drogues, médecines, peintures, brosses, etc.....			308 57	
E. Atwater et Cie.....	Vitres			85 45	
<i>Le National</i>	Annnonce pour soumissions			12 46	
J. Henderson	Quincaillerie, etc., Rivière des Français			41 07	
E. Chanteloup	Cheminiées, mèches, becs, canistres, lames, etc.....			2,617 84	
do	Nouvelle lanterne pour le phare de la Riv. Thames..			867 87	
J. C. Darke	Réparat. de la tour du phare, clôturage du terrain, etc.			146 11	
	Remplacer les bouées sur le Lac Simcoe			149 56	
H. M. Cleland	Quincaillerie, phare de Nottawasaga.....			175 75	
G. Corbett et fils	Ancres, boulons, etc., Rivière des Français.....			142 00	
Joseph Wilson	Bouées retirées de la glace à St. Joseph.....			45 00	
W. R. Wadsworth	Divers approvisionnements, Rivière des Français			204 65	
A. Hackett	do phare-flottant de la Pointe				
	Bar et de la Riv. Détroit			289 94	
Penny, Wilson et Cie.	Annonces			14 98	
David et Beausoleil	do			15 10	
<i>Courier de Montréal</i>	do			7 50	
E. R. Carpenter	Soude, chaux, huile, etc., Rivière des Français			7 20	
Joseph Geegan	Réparations au phare de la Pointe McTavish			40 44	
M. Graburn	Bordereau de la main-d'œuvre pour la construction				
	des phares d'alignement à la Riv. des Français..			440 00	
do	Frais de route.....			50 00	
W. Shepherd	Bal. pour la clôture autour du phare de l'Ile au Soufre.			20 00	
	A reporter.....				36,574 63

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en amont de Montréal, etc.—*Suite*.

		S	cts.	S	cts.
	Report				
E. Stephens et Cie	Epicerie et provisions, Rivière des Français.....	73	94		
F. A. Fitzgerald et Cie	Huile pour { 8,382 galls., à 27c. \$2,263 14 les phares. { 11,113 " 26c. 2,889 38				
	Moins—surstarie.....	5,152	52		
		50	12		
Francis Robert	Nolisement du vapeur <i>City of Montréal</i>	5,102	40		
Darius Smith.....	Bordereau de main-d'œuvre	2,540	00		
do	Frais de route	2,985	78		
John McMeir.....	Bois de construction, \$56.25; bois de chauffage \$33; main-d'œuvre, etc., \$55.75, Barre de Lancaster ...	848	28		
George Barr	Bois de chauffage pour Nottawasaga.....	145	00		
N. Spoor.....	do Ile aux Tourtes.....	10	50		
Jno. Richards	Quincaillerie, etc., Pointe au Saumon.....	20	00		
Jas. McEachen.....	Bois de chauffage pour l'Ile Chantry.....	6	49		
J. Chaffey	Bois de construction, etc., Rivière des Français	6	00		
Albert Dunlop	Sonnerie de la cloche-d'alarme pendant 2 ans et 55 jrs.	24	91		
F. Schofield	Placer un phare temporaire, Port Maitland.....	115	10		
R. Roddick	Tubes de lampes, Ile aux Goélands.....	67	06		
Jno. Mason	Construct. de deux jetées, baie de l'Ile du Télégraph.	7	20		
A. L. Smith	Frais de route, etc., à Aylmer, Pointe au Sable, Ile Victoria, Rivière Creuse, etc.....	30	00		
do	Payé divers comptes pour réparat., vitres, chaux, etc.	33	46		
Darius Smith	Payé pour bois de chauff., quincaillerie, térébenthine, huile, peinture, brosses, coton, fret, etc.....	12	35		
A. Caron	Fret et charriage	1,133	62		
J. James	Pompes, Ile de Nottawasaga	7	83		
Heath et Gunn	Médecines	13	00		
Oldrieve et Horn.....	Toile à voile, Ile au Renard	20	75		
R. M. Horsey	Plomb, peinture, huile, térébenthine, etc.....	40	00		
Hugh McCormick	Chaloupe pour le gardien, phare de la Pointe au Sable	115	53		
Donald Ross	Perte des prov. dans une chal. volée, phare Porphyry...	24	00		
E. Laverdure	Peintures, brosses, réservoirs à l'huile, plateaux, etc..	18	00		
W. Watts	Chaloupe et rames pour la Rivière des Français.....	432	35		
A. Stirling	18 jours de salaire comme commis	40	00		
S. James	Fret et charriage d'huile	23	40		
T. Campbell	Calfatage du phare.....	7	37		
G. Collins	Creusé un puits, phare de l'Ile Nottawasaga.....	21	00		
John Prinzer	Blanc de plomb, huile, peinture, etc., Pointe Plaisante	6	50		
R. Campbell	Fret sur approv. et peinture, phare de L'Orignal.....	48	25		
L. Siette	Cède, louage de chaloupe, etc., Grosse Pointe.....	13	95		
D. McNaughten	Godendard, phare de la Barre de Lancaster.....	24	90		
Andrew Bridge	Frais de port et télégrammes	5	00		
G. N. Macdonald.....	Fret sur lanternes, etc. et main-d'œuvre.....	34	84		
A. Laberge	Peintures et réparations, Batture de Wade.....	27	10		
do	Reposer une bouée, bois de const., etc., Batture Verte	17	60		
Jno. F. Parson	Chaloupe, phare de Presqu'Isle.....	30	51		
John B. Smith.....	Matériaux pour réparations, Pointe de Gibraltar	35	60		
Jas. Foster et fils.....	do	382	92		
G. N. Davis	Vitres et fer pour phares d'alignem., jetée de Goderich	79	16		
H. B. Rathburn et fils..	Châssis doubles, phare de l'Ile du Télégraphe.....	48	25		
F. A. Carroll	Fret sur l'huile	5	25		
Elijah Moore	Réparations au phare de Goderich.....	0	90		
Haney et Parry	Contrat pour reconstruire la jet. du phare, P. Maitland	16	75		
do	Planchéage en chêne, etc.....	4,544	73		
H. H. Woodward	Réparations au brise-lame, Longue Pointe.....	100	00		
W. B. Frue	Fer et bois de construct., phare du Cap du Tonnerre..	722	94		
Corporation de King-	3 de 378 M. de gaz consommés pour illuminer le cadran	64	92		
ston	en 1872, '73 et '74, à \$3.50.....				
do	Allocat. au gardien pour les 3 années ci-dessus, à \$100.	992	25		
Jno. Lister	97 jours de service au phare du Port Maitland	300	00		
Jas. Cummins	Surveillance de la construction du brise-lame, Pointe Pelée, 149 jours, à \$1	145	50		
G. B. Simpson	Matériaux et const. d'une remise à chal., Presqu'Isle...	149	00		
	A reporter	113	50		
				58,409	61

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en amont de
Montréal, etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	Report.....		58,409 16
D. Allard.....	Matériaux pour brouettes à la pierre.....	6 12	
L. S. Brown	Sciage de bois de serv. et rép. au ph. de l'Île du Milieu.....	139 03	
F. L. Love	Réparations au phare, Île aux Anses.....	80 00	
Jno. A. Cameron	Bois de construction et quincaill., baie de Batchewana.....	37 65	
S. Elliott	15 cordes de pierre, batture de Cole.....	60 00	
J. B. Thayer.....	Peinture, clous, chaux, phare Presqu'Île.....	11 85	
H. Simpson	Chaux, do.....	2 50	
W. H. Sherwood	Charriage do.....	3 80	
J. M. Appleton	Bois de construction, île Nottawasaga.....	21 77	
J. Paré et Frères.....	Térébenthine et peinture, phare Lachine.....	1 05	
T. Chapman	Ouvrage en fer do.....	135 65	
G. Deschamps	Cèdre pour bouées.....	9 36	
Capit. S. Filgate.....	Mise des bateaux-phares dans leurs quartiers d'hiver.....	80 00	
Dyment et May.....	Bois de construction, île au Soufre.....	38 57	
Adam Ammens	Poudre, forêts, mines, etc., Bonnet Ecossais.....	30 58	
Andrew Cochran	Fret do.....	1 35	
Nicholls et Cie.....	Tourner un essieu en fer pour le phare do.....	8 50	
Rice, Lewis et Fils	Câble de manille, pointe Gibraltar.....	5 07	
W. Warren	Chaux, Pointe Gibraltar.....	4 90	
R. J. James.....	Peinturage et vitrage, Pointe Gibraltar.....	55 00	
A. Hamilton	Peinture, huile, vitre, etc.....	68 12	
Stewart et Gallagher.....	Lattage, plâtrage et construction de cheminées.....	197 74	
L. Allard.....	Bois de construction, Pointe Claire.....	6 12	
McMurchy et Andrews.....	Châssis, île Grenadier.....	7 70	
J. Tharrett.....	Ouvrage de menuiserie, île Grenadier.....	3 56	
A. et H. Hackett.....	Alloc. pour garder les phar. sur le récif Colchester, '75.....	700 00	
F. Valois.....	Chaloupe, fret sur huile, Pointe à Cadieux.....	16 80	
H. P. O'Connor.....	Frais de poursuite pour empiètement, Île Chantry.....	56 62	
D. Reed	Réparation au caisson, brise-lames de Goderich.....	266 50	
G. N. McDonald	Surveillance des travaux ci-dessus.....	6 00	
Jacob S. Johnston	Bois de construction pour le phare au Saumon.....	69 34	
J. N. Carter	Quincaillerie do.....	31 45	
John Kerr.....	Gaz pour le cadran de Kingston.....	330 75	
Corporat. de Kingston	Salaire comme gardien du cadran de la cité, pour l'année expirée le 31 décembre 1875.....	100 00	
G. B. Abrey	Surveillance et plans fournis pour le phare à la Pointe Michel.....	50 00	
Veuve de feu P. Jubinville	Balance pour ouvrage au brise-lame à la Pte. Claire.....	73 14	
Steamer "Chicora"	Passage de trois hom., Collingwood au Petit Courant.....	13 50	
T. McAuley et Cie.....	Papeterie.....	10 15	
N. Smith	Passages et louage de chaloupe.....	74 95	
C. Gauthier	Peinturage et charriage, Ste. Placide.....	8 35	
Robt. Gillespie.....	Ouvrage et matériaux, phare de l'île Brulée.....	8 50	
Taylor Frères.....	Quincaillerie do.....	5 72	
Jonathan Ferguson	79 jours de travail, \$138,25 ; louage de chevaux, \$25,25, Pointe au Saumon.....	163 50	
Love et Harper.....	Bois de construction, Pointe au Saumon.....	26 65	
G. Newland et Fils	11 ancras de pierre, hâvre de Kingston.....	38 50	
A. Laberge	Travail et charriage, batture Verte.....	43 75	
J. McLaren et Cie.....	Bois de construction do.....	21 35	
d. Blackburn.....	Clous do.....	3 64	
G. Dicey	Six jours de travail do.....	12 00	
P. McIntyre	Travail et matériaux, île Michipicoten.....	50 00	
A. Hackett	Entretien des bouées, rivière Détroit.....	223 24	
W. McBeath.....	Pension des ouvriers, quatre semaines et six jours.....	14 57	
T. Scott.....	Frais de route de Collingwood à l'île Cole et Owen Sound, \$3.....	62 00	
Joseph Wilson.....	Pose et enlèv. des bouées, St. Joseph, Chenal du Nord.....	513 20	
Nouveau Monde	Annonces pour steamer.....	10 24	
R. Roddick	Constr. d'une jetée au phare du Rocher aux Goélands.....	300 00	
G. Tubby.....	Services à la Rivière des Français.....	45 00	
J. E. Yeaman	do do.....	66 00	
J. S. Fraser	Bois de chauffage, Banc de Lancaster.....	6 75	
D. A. Fraser.....	228½ cordes de pierre, \$5.50, Banc de Lancaster.....	1,196 75	
Neil McGillis	Plâtre, clous, vitres, etc., do.....	10 89	
A reporter			64,055 41

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en amont de
Montréal, etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	Report.....		64,055 41
G. B. Simpson	Construction d'un triangle pour un phare temporaire, \$30 ; confection et posage d'une bouée, \$31.10		
	à la Presqu'Île	61 10	
Alex. Wilson	Bois de construction pour la Pointe au Saumon.....	8 27	
G. Crawford	Cabane pour la chaloupe du phare de l'Île Wolfe.....	51 83	
Wm. Shepherd.....	Construc. d'une rallonge au phare de l'Île du Soufre.....	100 00	
Isaac Johnstone	20 cordes de pierre, \$4.50, Banc de Lancaster et l'Île aux Crabes.....	90 00	
T. Duchesneau.....	Bois de service et planches, Pointe Claire	47 52	
Jos. Letang.....	Boulons et carvelles do	30 00	
E. St. Jean	46½ toises de pierre, brise-lame de la Pointe Claire, \$10	465 00	
G. Collins.....	Réparations additionnelles au phare de Nottawasaga.....	19 90	
Pierre Caron	Loyer du terrain, Ste. Anne	12 00	
H. Leonard.....	Ferrures de bouées	23 60	
N. Smith.....	Bois de service do	14 40	
A. Gunn et Cie	Loyer d'un hangar à Kingston	50 00	
do	Charriage et emmagasinage	63 20	
T. Cartier	Fret de lanterne, phare de la rivière Thames.....	60 40	
Andrew Hackett.....	Service d'un remorq. p. le bat.-phare, Pte. de la Barre.....	91 75	
J. R. Gemmell.....	Annonces pour la desserte des approvisionnements.....	20 06	
R. Christie	Divers pour service de bouée, Byng Inlet	37 52	
V. C. Hill	Chaloupe pour le phare de l'Île Griffith	60 00	
B. B. Miller.....	do do l'Île des Anses.....	60 00	
Cie. de ch. de fer G. T.	Bassin de radoub, bateau-phare de Lachine	15 00	
T. Chapman.....	Grappins, etc., bateau-phare de Lachine	45 70	
E. Monarque.....	Enlèvem. des ancres et posage du bat.-phare, Lachine	275 00	
Pare Bros	Huile, vernis et vitres do	16 21	
S. St. Denis.....	Bois de construction, bat.-phare de la Pointe Claire.....	24 00	
Jas. Milne.....	Nolisement d'un remorq. pour transporter les hommes et les machines au phare de l'Île aux Anses.....	110 00	
W. H. Sherwood.....	Remise pour la chaloupe du phare de la Presqu'Île.....	30 00	
L. Debreuil.....	Réparat. de la jetée et matériaux, Île aux Cérises	48 04	
A. Root.....	Remise p. la chal'pe et rép. à la mais., Île du Grenad.....	89 00	
E. J. B. Pense.....	Annonces des soumissions pour les steamers.....	4 16	
W. McRossie	Bois de construction pour le phare des Faux Canards	46 84	
A. Hackett.....	Divers pour le phare de la Pointe de la Barre	234 50	
Israel Munday.....	do do du Rocher au Genièvre.....	2 20	
Cie. de ch. de fer du St. Laurent et Ottawa.....	Transport de provisions.....	12 64	
T. F. Allin.....	Remorq. et posage de bouées au ph. es Faux Canards	65 00	
H. Marlton.....	Bois pour la remise de la chaloupe, phare Goderich.....	13 36	
D. Morrison.....	Deux ans de salaire, 187½ et 1875, comme gardien, phare de la riv. Kaministiquia, Lac Supérieur.....	296 25	
Str. "Vulcan"	Remorquage, bateau-phare de la Pointe de la Barre.....	200 00	
H. Manson.....	Huile, mèches, chamois, etc., bat.-ph., Pte. de la Barre	99 67	
Cie. du Times, Hamilton	Annonces pour nolisement d'un steamer	3 64	
James Brown.....	Cèdre pour bouées, Grosse Pointe.....	10 80	
Louis Depocas.....	Ferrures, do	5 70	
John Meadows.....	Glissoir pour la chaloupe, Banc de Lancaster	18 00	
Henry Denjou.....	Posage de bouée, Île aux S. rments	6 00	
George Russell.....	Bois de construction, récif de la Pointe Pelée.....	11 80	
James Mooney.....	Transport de bois et de sable Récif de la Pte. Pelée	19 03	
S. Wigle et Fils.....	Huile bouillie, peinture, fer, acier, etc., do	73 10	
H. Simpson.....	Réparat. de la plateforme, phare d'align., Presqu'Île.....	30 56	
Blyth et Kerr.....	Tube, réflecteurs et cheminées	77 15	
W. Hearn.....	Balance de compte pour lampes	8 49	
J. K. Ward.....	Bois de construc. pour le phare No. 1, Rivière Ottawa	11 05	
J. B. Legault.....	Verres, corde, peinture, etc., jetée de la Pointe Claire	11 00	
A. A. Wilson.....	Peinture	5 25	
Neil McGillis.....	Zinc, clous et main-d'œuvre, Île aux Cérises.....	3 00	
A. McNowa.....	Câble et lanterne, Pointe McKie	2 10	
A. Arselin.....	Bois de service et voliges do	2 00	
W. McRossie.....	do Pointe des Neuf Milles.....	22 65	
J. Muckleston et Cie.....	Peinture, huile, clous, etc., do	32 48	
Thos. McAuley et Cie.....	Papeterie.....	5 00	

A reporter.....

67,399 30

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en amont de
Montréal, etc.—*Fin.*

		\$ cts.	\$ cts.
	Report		67,399 34
Edward Foster.....	Tuyaux, girouette, etc., Récif de la Pointe Pelée.....	18 25	
W. McBeath.....	Bois de service pour réparer le phare de l'Île aux Anses	85 00	
A. Laberge.....	Replacer la clôture et réparer les dommages causés par l'inondation, Batture Verte.....	126 89	
Neil McLean.....	Peinturer le plancher, etc., phare Kincardine.....	7 00	
E. R. Carpenter.....	Eau de chaux, Rivière des Français.....	2 08	
J. McIntosh et fils.....	Boulons de fer, quincaillerie, etc.....	220 00	
Andrew Hackett.....	Ancre et chaîne pour le phare-flottant d'Amherstburg	393 17	
G. Watson.....	Réservoirs à l'huile de charbon, tuyaux, etc.....	27 52	
D. F. Britton.....	Bois de construction pour une remise à chaloupe.....	41 13	
M. Murphy.....	Reparations au phare des Rapides Du Chêne.....	23 84	
	Total de l'entretien.....		68,344 18

WM. SMITH,
Député ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 2.

APPORT DE L'AGENT DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES
PÊCHERIES A QUÉBEC, POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE
30 JUIN 1876.

A l'hon. A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel de cette agence pour l'année fiscale expirée au 30 juin 1876.

Sous leurs titres respectifs ci-dessous donnés je vais m'efforcer de vous faire connaître les détails du service exécuté sous mon contrôle :

Steamers fédéraux stationnés à Québec ;

Entretien des phares, bouées, balises, établissements de secours, sifflets et canons d'alarme et phares en bas de Québec ;

Entretien des phares et bateaux-phares jusqu'à Montréal, y compris les huit phares sur la rivière Richelieu, à l'embouchure du lac Champlain ;

Construction de nouveaux phares, etc. ;

Police de rade de Québec ;

Protection des pêcheries ;

Etablissements de pisciculture ;

Marins naufragés, enquête et causes des naufrages, etc.

Les steamers fédéraux stationnés à Québec et employés dans ce district sont le *Napoléon III*, le *Druid*, le *Lady Head* et les chaloupes à vapeur *Dolphin* et *Adèle*.

Le *Napoléon III*, capitaine A. Després, est un puissant steamship en fer sorti des chantiers de MM. R. Napier et fils, Glasgow, Ecosse. Sa force nominale est de 300 chevaux, mais elle peut être portée jusqu'à 700, et son tonnage brut est de 494 tonneaux. Il pouvait prendre un chargement d'environ 2,000 barils, mais cette capacité a été augmentée jusqu'à environ 4,000 barils par l'adjonction d'un nouveau pont. Il a une soute pouvant contenir 15,000 lbs. de poudre et qui peut être inondée complètement dans le cas d'incendie à bord.

Sa capacité est utilisée à chaque voyage qu'il fait pour la desserte du grand nombre de stations dans la partie inférieure de mon district, à commencer de la Pointe-des-Monts, rive nord du St. Laurent, et qui sont le Labrador, l'île Anticosti, le détroit de Belle-Ile, rive nord de Terre-Neuve, Baie des Chaleurs, îles de la Madeleine, rive nord du Nouveau-Brunswick, et l'île du Prince-Edouard, et qui exigent deux voyages, l'un le printemps et l'autre l'automne. Le capitaine Després commande ce navire avec une prudence digne d'éloge au passage des points dangereux et M. Wm. Barbour, le premier mécanicien de cette agence, s'acquitte parfaitement de l'inspection des phares et sifflets d'alarme.

Je suis revenu de Gaspé, cet été, sur le *Napoléon III*, et j'ai remarqué avec plaisir que l'adjonction du nouveau pont avait beaucoup perfectionné ses qualités nautiques. Son tangage est moindre qu'auparavant, et j'ai pu voir aussi que la discipline et la propreté régnaient à son bord.

D'ici à quelques années, ce navire n'exigera aucune dépense extraordinaire.

Le *Druid*, capitaine A. Marmen, est un steamer à aubes et en fer construit en 1856 par MM. Todd et McGregor, de Glasgow. Sa force est de 170 chevaux et sa capacité de transport d'environ 1,000 barils. Il est aménagé pour la desserte des phares, bateaux-phares et sifflets d'alarme depuis la Pointe-des-Monts jusqu'à Montréal et employé aussi au posage et à la levée du grand nombre de bouées en aval de Québec. A part de ses devoirs de commandant, le capitaine Marmen est aussi chargé de l'inspection des phares, etc., et de tout il s'acquitte avec diligence et efficacité.

Pour le prochain service il sera nécessaire de renouveler la muraille et le pont à l'arrière de ce navire. Sa vitesse augmenterait—et de ce il résulterait une économie de combustible—si on lui posait des flotteurs brevetés (*patent floats*.)

Le *Lady Head*, sous la direction du commandant M. Lavoie, et (en sous-ordre) du capitaine C. Morin, est un steamship en fer sorti en 1857 des chantiers de MM. R. Napier et fils, de Glasgow. Sa force est de 100 chevaux et sa capacité de chargement d'à peu près 1,000 barils. Pendant la navigation il est employé et armé comme croiseur pour la protection des pêcheries. Le compte-rendu de ses services est fait par le commandant Lavoie et figure dans le rapport de la division des pêcheries. Cet été j'ai fait le voyage de la rivière au Renard à Gaspé sur ce navire et j'ai été à même de voir que l'ordre et la discipline régnaient à son bord. Pour le service de la saison prochaine il sera nécessaire d'examiner sa machine.

Le vapeur *Dolphin*, commandé par le patron Cunningham, de la police de rade de Québec, est une petite embarcation de 50 pieds de long, de 12 pieds de haut. Elle tire environ 5 pieds et son moteur est de la force de 10 chevaux. Elle est au service de la police de rade à Québec. L'hiver dernier il a été complètement radoubé, rebordé, et ses chaudières et sa machine réparées, de sorte qu'il sera plusieurs années sans nécessiter de dépense extraordinaire. Il est constamment employé au maintien de l'ordre sur les navires dans le port et à la disposition de la commission du havre de Québec. M. Cunningham s'acquitte de son service à la complète satisfaction du chef de la police de rade de Québec, le capitaine R. H. Russell.

Par suite de la diminution du personnel, la chaloupe à vapeur *Adèle* n'a pas été employée au service du fleuve cette saison, et l'on a utilisé sa machine pour mettre en mouvement les tours de l'atelier de l'agence, où s'exécute une grande partie des travaux de réparation.

SERVICE DES PHARES, BATEAUX-PHARES, SIFFLETS D'ALARME, DEPÔTS DE PROVISIONS, BOUÉES ET BALISES EN AVAL ET EN AMONT DE QUÉBEC.

L'été dernier, j'ai visité moi-même plusieurs des stations de mon district entre Montréal et Gaspé, et sous leurs titres respectifs seront donnés les renseignements concernant ce service et le résultat de la visite générale dans toute l'agence. Autant que j'ai pu m'en assurer, je donnerai aussi la date de l'achat (avec indication du prix) de terrains pour le service de phares.

J'espère que les dépôts de provisions sur l'île d'Anticosti, et qui ont été volés par des colons du pire acabit, seront respectés à l'avenir, l'arrestation de six des principaux délinquants et leur condamnation à six mois d'emprisonnement aux travaux forcés devant être un exemple salulaire.

Le gouvernement doit voir avec bonheur que depuis l'établissement d'un bateau-phare et d'un sifflet d'alarme à l'île Rouge aucun naufrage n'a eu lieu dans cette localité, vu que presque chaque année auparavant quelque navires s'y perdaient corps et biens. On peut en dire autant de la station de Manicouagan, car, depuis que de nouveaux phares ont été établis sur la rive nord, peu ou point de naufrages y ont eu lieu. L'île aux Œufs et son voisinage étaient réputés pour la fréquence des sinistres.

maritimes avant qu'il y eût là un phare. Les navires côtoient à présent le sud, et j'ai le regret d'avoir à dire que la plupart des accidents sont dus à ce qu'on ne fait pas assez de sondages. Les capitaines semblent trop s'en tenir à leur livre de loch; ils calculent mal la distance de la terre et sont souvent déçus par l'action des courants. Je recommande la plus grande précaution sur ce point, car j'ai pu constater que la plupart des naufrages qui ont eu lieu ces dernières années sont dus à ce manque de précaution.

Des personnes d'expérience sont d'avis qu'un sifflet d'alarme au Cap Chatte serait très utile à la navigation dans cette localité.

Le nouveau phare de la rivière St. Martin a été allumé pour la première fois le 1er juin dernier, et par lui se trouve complété le système de phares depuis le Cap des Rosiers en remontant la rive sud. Le nouveau phare établi aux Sept Îles le premier juin dernier a été reconnu de beaucoup supérieur au premier. On a dû en ôter trois lampes, car la chaleur était assez intense pour briser les carreaux de la lanterne. C'est autant d'huile d'économisée, sans compter que la lumière qu'il répand est encore suffisante. J'ai eu deux occasions de reconnaître l'utilité des phares d'alignement de Tadousac, d'abord sur le *Napoléon III*, en entrant dans la rivière Saguenay la nuit, et ensuite sur le *Druid*, cet été, en remontant le fleuve. Ils indiquent parfaitement aux navires le chemin à suivre entre les récifs et battures de ce chenal rendu si difficile par la force de ses courants.

Une nouvelle maison a été construite à la Pointe-Noire en remplacement de celle détruite le printemps dernier par l'incendie. On a remplacé les 24 lampes No. 1 du phare de l'Île Rouge pour douze lampes mammoth à mèche plate avec réflecteurs de 18 pouces, lesquelles répandent une plus forte clarté tout en diminuant la consommation de l'huile. J'ai aussi visité les phares d'alignement de Chicoutimi et ordonné que l'on y plaça deux nouvelles lanternes et d'y faire les réparations voulues pour les protéger contre le vent et la pluie.

Le phare récemment érigé sur le cap aux Oies, comté de Charlevoix, sur la côte nord du St. Laurent, sera d'une grande utilité aux navires cherchant un abri ou un passage dans cette partie du fleuve.

Le phare sur le quai de la Baie St. Paul, qui vient aussi d'être terminé, sera d'un grand secours à la navigation de cette localité, et il complète le système de phares du chenal nord.

Une bouée noire a été placée à la Pointe Cock, environ cinq milles en aval de la Pointe-au-Père, pour indiquer le point où le *Polynesian*, de la ligne Allan, a touché à son premier voyage en remontant le fleuve le printemps dernier. Sur la base de la bouée les mots "Cock Point" sont tracés en grandes lettres blanches.

Le bateau-phare de la traverse d'en haut—autrefois la goëlette *New England*—navire d'une faible construction qu'il fallait solidifier presque chaque saison pour qu'il pût résister aux tempêtes, est maintenant considéré impropre à ce service. On recommande de la vendre et remplacer par un plus fort le plus tôt possible, car il mérite à peine qu'on y fasse les réparations qu'il lui faudrait pour continuer ce service.

Le quai et la tour construits sur le rocher Algernon, près du phare des Piliers, sont, par leur élévation au-dessus de l'eau, d'une bien grande utilité, ce rocher étant couvert dans les hautes eaux et très dangereux. Il y a quelques années, le steamer *Canadian*, de la ligne Allan, y a fait naufrage. Ce nouveau phare sera d'un grand avantage à la navigation.

Le quai de l'île aux Grues aura besoin de grandes réparations le printemps prochain.

A St. Jean, Île d'Orléans, le phare a failli être détruit par suite du mauvais état du quai où il est placé et par la grande tempête de l'automne dernier. L'été dernier, le département a contribué à la complète réparation de ce quai. J'ai visité moi-même plusieurs phares entre Québec et Montréal, à l'île des Grondins et au Cap Charles, la lumière de ces phares a été augmentée par l'addition d'une lampe, et ils sont aussi reconnus suffisants.

Comme l'on s'est plaint que l'on n'obtenait pas une indication exacte du niveau d'eau, au phare flottant No. 2, sur le lac St. François, j'ai ordonné, après avoir visité les lieux, d'enfoncer un grand poteau dans le fond du fleuve, près du phare flottant, et recouvert sur trois faces de planches, épaisses d'un quart de pouce, peintes en blanc, et sur lesquelles sont peints en noir, les chiffres, longs d'un pied, qui indiquent d'une manière exacte la profondeur de l'eau, et qui pourront être bien distingués, je pense, par les navires qui vont à l'est ou à l'ouest, vu qu'ils passent vis-à-vis dans le chenal.

Il sera nécessaire de réparer les jetées sur lesquelles s'élèvent les phares de l'île au Raisin et de l'île à la Pierre, afin d'empêcher les dommages qui pourraient leur être faits ; j'ai ordonné aussi de leur donner une couche de goudron, qui est nécessaire pour leur conservation.

Vous m'avez informé que vous avez donné le contrat pour la construction d'une nouvelle jetée, pour remplacer celle qui a été emportée par les glaces, le printemps dernier, à l'île aux Prunes ; je suppose que cette jetée sera terminée cette automne.

Il faut remettre à neuf les deux tourelles des phares du havre sur l'île du quai à Montréal, et je suggère que leur charpente soit aussi légère que possible, car il faut les enlever à la clôture de la navigation, puis les remettre de nouveau en position au printemps, et il n'est pas nécessaire que la construction en soit très solide.

Mes visites à un grand nombre de phares durant cette saison m'ont été fort avantageuses, en me faisant mieux comprendre le mérite des représentations qui sont faites pour demander des réparations, et spécialement dans la partie supérieure de ma division, qui n'est visitée qu'une fois l'an par le bateau à vapeur "Druid," à une époque où les eaux sont si hautes que l'on ne peut pas bien examiner la plupart des fondations. Les eaux baissent ensuite de plusieurs pieds dans le cours de la saison.

La police fluviale de Québec, sous le commandement du capitaine R. H. Russell, s'est occupée activement de mettre terme aux cas d'embauchage, de désertion, et autres crimes dans le havre, et plusieurs personnes que l'on a traduites en justice pour le premier délit, ont été condamnées à un emprisonnement de deux ans. L'effectif de la police a été diminué, à l'ouverture de la navigation, et la solde a été réduite de 20 cts. par homme par jour, afin que la dépense ne dépasse pas le montant qu'a produit la navigation l'an dernier pour ce service. Cent bâtiments de mer de plus que l'année précédente, ont visité le port depuis l'ouverture de la navigation, et les services que la police a rendus à la commission du havre, dans la mise en vigueur de ses règlements, qui ont une portée plus considérable, ont obligé les membres de ce corps de faire un travail beaucoup plus actif qu'à l'ordinaire, le jour et la nuit ; les efforts du capitaine Russell, pour faire face à ce service important, méritent la mention la plus favorable.

Le service pour la protection des pêcheries, qui tombe sous mon contrôle, comprend la mise à exécution des ordres que je puis recevoir de temps à autre, et la dépense des navires qui font ce service, etc.

Les établissements de pisciculture dans cette division demandent l'attention que je puis être appelé à leur donner de temps à autre, conformément aux instructions de la division des pêcheries du département.

Les marins naufragés appartenant aux navires enregistrés dans les bureaux officiels du pays sont secourus, dans certains cas, sur l'ordre du département.

Les marins naufragés appartenant aux navires, enregistrés en Angleterre, sont sous les soins de la Chambre de Commerce d'Angleterre, qui agit par l'intermédiaire du contrôleur de la navigation. Ceux qui appartiennent aux navires étrangers sont aussi secourus par les consuls de leurs pays respectifs. Le renvoi des marins se fait sous la direction du contrôleur de la navigation et de son assistant, M. Wm. Miller, qui, depuis son entrée en fonctions, s'est montré officier de mérite.

J'ai fait les enquêtes suivantes sur des naufrages et autres cas, conformément aux instructions reçues :—

Une enquête préliminaire sur les causes du naufrage du navire "Glasgow," capitaine Moore, à la baie du Sable, en amont de Matane, fleuve St. Laurent.

Une enquête sur les accusations sérieuses portées contre M. Joseph Samson, inspecteur des bateaux à vapeur dans la division de Québec, n'a pas établi les faits allé-

gués contre lui, après avoir reçu les dépositions sous serment de 18 témoins. Les parties intéressées étaient représentées par des avocats.

Une enquête sur les sérieuses accusations portées contre M. F. N. Bédort, inspecteur des bateaux à vapeur pour le district des Trois-Rivières, a nécessité ma présence à Sorel et à Québec pendant plusieurs jours. Les dépositions de 58 témoins assermentés n'ont pas établi les accusations portées contre lui. Les parties intéressées étaient représentées par des avocats dans ce cas.

Une enquête sur les accusations portées contre M. John O'Dowd, sous-chef de la police fluviale, dans laquelle on a pris les dépositions de 17 témoins assermentés, m'a obligé de suspendre cet officier de ses fonctions jusqu'à ce que la question vous soit déferée pour votre décision.

J'attire votre attention sur le prix que l'on paie pour des loyers de terrain, à beaucoup de postes, en amont de Québec, et je suis d'opinion qu'il serait beaucoup plus économique d'acheter le terrain que de payer de semblables loyers. (Preuve, les deux phares au Cap Madeleine).

M. Joseph Eden, maître du havre au bassin de Gaspé, tient un approvisionnement considérable de charbon, huile et autres articles nécessaires, afin de pouvoir répondre à toutes les demandes dans le voisinage et dans le golfe. La diligence et l'habileté que M. Eden a apportées dans ses fonctions, ont rendu son assistance très-précieuse sous ce rapport. Mr. Fox, percepteur des douanes, aux Îles de la Madeleine; M. Bellefeuille, maître du havre à Sorel; le capitaine Jones, de St. Jean, Province de Québec, se sont aussi prêtés volontiers aux demandes que j'ai pu leur faire, dans les intérêts de la navigation et du service en général de cette agence.

L'huile fournie par MM. Fitzgerald et Cie., de Londres, Ontario, a continué de maintenir sa réputation pour la durée et l'éclat de sa lumière.

Les lampes et les réflecteurs que l'on a obtenus de M. Chanteloup sont puissants et du modèle le plus moderne et le plus perfectionné.

Les attributions dévolues à cette agence concernant les phares des côtes, les sifflets d'alarme, les dépôts d'approvisionnements, les bouées, les balises, les navires fédéraux, les marins naufragés, les enquêtes sur les causes des naufrages, la police du fleuve, le navire fédéral pour la protection des pêcheries, les établissements de pisciculture, etc., m'occupent activement ainsi que mon personnel durant l'été et l'hiver.

Toutes les réparations ainsi que les appareils, tant pour les coques que pour les machines des navires, sans compter les phares, les bouées, les chaînes, les pierriers, les fonceurs et les ouvrages en bois, sont faits dans les ateliers de cette agence.

Je dois aussi vous offrir mes remerciements pour la courtoisie et la bienveillance que vous et votre habile député m'ont manifestées dans l'exécution de mes nombreuses fonctions. Je dois aussi des remerciements à mes officiers pour la manière prompte et efficace avec laquelle ils m'ont aidé à remplir vos instructions.

Voici le montant dépensé par cette agence, l'an dernier, pour les services ci-dessous mentionnés. (Pour les détails, voir l'Annexe de ce Rapport):

Entretien des phares, sifflets d'alarme à vapeur, bouées, balises et dépôts d'approvisionnements en aval de Québec	\$94,997 12
Entretien des phares en amont de Québec.....	12,999 48
Construction de nouveaux phares.....	20,410 85
Navires fédéraux	62,972 73
Police du fleuve.....	27,138 68
Croisière fédérale "Glendon".....	16,221 84
Pisciculture	3,000 00
Dépenses imprévues	1,187 66

Total.....\$238,928 36

Le district placé sous le contrôle de cette agence commence au détroit de Belle Île, Terre-Neuve, et embrasse sur la rive nord, Terre-Neuve, le Labrador, l'Île Anticosti, les Îles de la Madeleine, la Baie des Chaleurs, la côte de Gaspé, les deux rives

du fleuve St. Laurent jusqu'à Québec, tous les phares et phares flottants entre Québec et Montréal, ainsi que les phares au débouché du lac Champlain (la rivière Richelieu) entre St. Jean et la frontière. Une description des phares de ce district se trouve dans la "Liste des phares des côtes, rivières et lacs du Canada," supplément (No. 1) du rapport annuel de la présente année fiscale. Ces phares comprennent :

- 128 feux fixes et tournants,
- 8 phares flottants,
- 7 sifflets d'alarme à vapeur,
- 8 canons d'alarme,
- 71 bouées,
- 55 balises,
- 8 dépôts d'approvisionnements,

et plusieurs autres nouveaux phares en voie de construction ou en projet.

Je recommande respectueusement que tous ceux qui seront dorénavant nommés gardiens de feux tournants soient tenus, comme condition préalable de leur nomination, de venir à cette agence plusieurs jours avant leur entrée en fonctions, pour recevoir toutes les instructions nécessaires quant à la nature de leurs attributions et aux moyens à prendre pour remédier aux défauts ordinaires. En adoptant cette mesure, on évitera la nécessité d'envoyer, à des frais considérables, un mécanicien pour mettre en ordre de simples pièces de mécanisme temporairement dérangées.

CHALOUPE DE SAUVETAGE.

Des chaloupes ou canots de sauvetage ont été placés à huit différentes stations en aval de Québec; ces canots sont construits sur le même principe que ceux employés par les passeurs pour traverser à Québec quand le fleuve est couvert de glaces. Ils sont revêtus de fer comme protection contre la glace et munis de douze rames. Ils peuvent contenir chacun une trentaine de personnes. S'il arrive jamais des désastres semblables à ceux du mois de novembre, 1871, où plusieurs navires précieux furent coupés et coulés par la glace, leurs équipages gelés à mort et presque perdus, ces canots de sauvetage pourront les atteindre là où la chaloupe à rames ne peut passer à travers la glace. Ils sont stationnés de manière à pouvoir être concentrés sur un point donné et placés sous le soin de gardiens compétents; ils sont distribués comme suit :

L'Islet.....	Sous la garde de M. J. B. Dussault.
St. Jean Port-Joli.....	" " D. Babin.
Rivière-Ouelle	" " A. Casgrain.
Ile-aux-Grues.....	" " A. Marois.
Malbaie.....	" " J. Tremblay.
Kamouraska.....	" " R. Leblanc.
Ste. Anne.....	" " P. Lafrance.
Trois-Pistoles.....	" " D. Damour.

NAUFRAGES, ETC.

On a fait à cette agence rapport des naufrages suivants survenus dans les limites de ce district :

28 sept. 1875.—Barque "Wesley" naufragée à la Pointe St. Pierre.

2 oct. 1875.—Navire "Sanspareil" naufragé au Cap Ray.

6 nov. 1875.—Abordage du navire à vapeur "Normanton" et de la barque "N. Churchill," au large de Métis.

7 nov. 1875.—Navire "Daniel Rankin" naufragé près de Matane.

28 avril 1875.—Barque "Rising Sun" coupée par la glace, lat. 48 40 N.; long. 62 45 O.

29 avril 1875.—Barque "Cambridge" coulée, lat. 48 20 N.; long. 24 14 O.

4 mai 1875.—Navire à vapeur "Beaver" a eu son gouvernail endommagé par la glace au large du phare de la rivière Madeleine.

16 mai 1875.—Barque "A 1" coulée à fond, lat. 48 40 N.; long. 62 45 O.

26 mai 1875.—Abordage des barques "Mamelon" et "Léontine" au large du quai St. Denis.

- 26 mai 1875.—Le navire norvégien " King Oscar II " a coulé une barque chargée de bois de corde, juste en aval de l'île Rouge. Pas de perte de vie.
- 27 mai 1876.—Abordage des navires " Sandringham " et " Macedon," un peu en amont des Pots à l'Eau-de-Vie.
- 27 mai 1876.—Abordage des barques " Leaping Water " et " Ottawa," à un mille au nord-est du phare flottant de la Traverse.
- 29 mai 1876.—La barque " Lydia " a été coulée à fond par le navire à vapeur " Progress."
- 31 mai 1876.—Barque " Thomas Lee " naufragée sur le récif de l'île aux Oies.
- 3 juin 1876.—Abordage du navire à vapeur " Ranger " et de la barque " Rosa " au large de la pointe St. Laurent, île d'Orléans.
- 3 juin 1876.—Abordage du navire " King of Algeria " et de la barque " Chas. Davenport " dans la Place de Lestage supérieure, Québec.
- 10 juin 1876.—Abordage du navire " Quebec Victory " avec un navire étranger, Québec. Très peu d'avaries.
- 14 juin 1876.—Le navire à vapeur " Hadji " s'est échoué sur la batture Robichau, baie de Miramichi.
- 20 juin 1876.—La barque " Humber " s'est échouée un peu en aval de Matane.
- 26 juin 1876.—Le navire " Glasgow " s'est échoué à la baie de Sable, en aval de Matane.
- 25 juillet 1876.—Abordage des navires " J. Rutherford " et " Prince Alfred " dans le lieu supérieur de lestage, Québec.
- 29 juillet 1876.—Le navire à vapeur " Flamborough " s'est échoué sur l'île Bonaventure.
- 8 août 1876.—La barque " Cycla " a fait naufrage sur l'île Plate, détroit de Belle-Isle.
- 15 août 1876.—Abordage du navire à vapeur " Langshaw " et de la barque " Eliza Keith " au large de Kamouraska.
- 23 août 1876.—Abordage des barques " Alice Wilson " et " Président Sverdrup " au large des Pots à l'Eau-de-Vie.
- 24 août 1876.—La barque " Inga " s'est échouée sur les battures St. Charles. Pas d'avaries.
- 2 septembre 1876.—Le navire " City of Montreal " s'est échoué sur l'extrémité-est du récif de l'île Verte.
- 2 septembre 1876.—Abordage de la barque " Commodore " et du navire " H. Haarfrager " dans le chenal de la Traverse-sud.
- 10 septembre 1876.—Le navire à vapeur " Nyanza " a coulé le brigantin " Pimlico " au large de l'Anse des Sauvages, fleuve St. Laurent.
- 12 août 1876.—La barque " Maud Helen " a été abandonnée en mer. (Omis.)
- 17 octobre 1865.—La barque " Dunbrodie " a fait naufrage sur le récif du Bras d'Or, Labrador. (Omis.)

Des avis ont été envoyés à la côte du Labrador dans les termes suivants :

" Dans le cas où des navires feraient naufrage sur la rive nord du fleuve ou du golfe St. Laurent, ou sur la côte du Labrador, les habitants de ces localités sont priés par les présentes de rendre tous les secours qui pourront être nécessaires aux équipages de ces navires, et toutes réclamations raisonnables pour leur avoir donné ces secours, ou pour leur avoir fourni des provisions, seront payés par ce département.

WM. SMITH,

Député ministre de la Marine et des Pêcheries.

RAPPORT SUR LA CONDITION DES CANOTS DE SAUVETAGE PLACÉS SUR LA RIVE SUD

QUÉBEC, 11 novembre 1875.

MONSIEUR,—En conformité des ordres que vous m'avez donnés de descendre le fleuve, côte sud, pour faire l'examen des canots placés à certains points pour la protection des marins naufragés, et pour voir s'ils sont en bonne condition, je quittai Québec,

le 8 novembre, à 8 a. m., et j'arrivai le midi à L'Islet. J'examinai le canot qui est sous les soins de M. J. B. Dussault et je le trouvai en bon ordre; il est muni de douze avirons, de deux gaffes et d'un bon câbleau.

Je lui ai donné deux seaux en zinc, ainsi qu'à chacun des autres canots. Ce canot est dans une remise. Je partis à 2 p. m., pour St. Jean Port Joli, où j'examinai le canot, qui est sous les soins de D. Babin; j'ai trouvé ce canot en bon ordre, muni de tout ce qu'il lui fallait. Ce canot est placé dans une cabane construite pour le recevoir.

Je partis à 5 p. m., et j'arrivai à Ste. Anne à 9.30 p. m. J'examinai le canot qui est sous les soins de P. Lafrance, et je le trouvai en bon ordre, muni comme les précédents de tout ce qui lui est nécessaire. Une cabane a été construite pour recevoir le canot.

9 novembre.—Je partis à 6 a. m., et j'arrivai à la rivière Ouelle à 8 a. m. J'examinai le canot qui est sous les soins d'Auguste Casgrain et je le trouvai en bon ordre, muni, comme les précédents, de tout ce qui lui est nécessaire. Le canot est placé dans une remise.

Départ à 9.30 a. m. J'arrivai à Kamouraska à 11.30 p. m.; j'examinai le canot qui est sous les soins de Régis LeBlanc et je le trouvai en bon ordre; il est muni, comme les autres, de tout ce qui lui est nécessaire.

9 novembre.—Je partis à 2 a. m., et j'arrivai à Trois Pistoles à 5 p. m. J'examinai la chaloupe qui est sous les soins de David Damour, et je la trouvai en bon état, munie de tout ce qui lui est nécessaire; elle est placée dans une bonne cabane. J'ai dit au gardien de se procurer six rames pour sa chaloupe. J'ai aussi trouvé que quelques-uns des avirons étaient trop légers, et j'ai ordonné d'en faire préparer des nouveaux pour chaque canot.

10 novembre.—Départ à 8 a. m., et arrivé à 4.30 p. m.

WM. BARBOUR,
Ingénieur.

J. U. GREGORY, écr., agent,
Département de la Marine et des Pêcheries,
Québec.

Liste des navires anglais enregistrés, aux équipages desquels on a fourni des vivres, uniformes, etc., etc.

28 sept. 1875.—Petite barque " Wesley " naufragée à la pointe St. Pierre.

2 oct. 1875.—Navire " Sans pareil " naufragé au Cap Ray.

6 nov. 1875.—Navire à vapeur " Normanton " coulé par la barque " N. Churchill " au large de Métis.

7 nov. 1875.—Navire " Daniel Rankin " naufragé à la rivière Blanche.

28 avril 1876.—Barque " Rising Sun " naufragée à la pointe sud, Anticosti.

29 avril 1876.—Navire " Cambridge " abandonné en mer.

16 mai 1876.—Barque " A. 1," perdue dans les glaces.

8 août 1876.—Barque " Cyclo " naufragée dans le détroit de Belle Isle.

12 août 1876.—Barque " Maud Helen " abandonnée en mer.

Navires canadiens enregistrés; dont les équipages ont reçu de la nourriture, des vêtements, etc.

17 octobre 1876.—Barque " Dunbrodie " naufragée au récif du Bras d'Or, Labrador.

PHARE DE BELLE-ISLE, TERRENEUVE, DÉPOT D'APPROVISIONNEMENTS ET STATION DU
CANON D'ALARME DE BELLE-ISLE.

Lat. 51 53 N.; Long. 55 22 15 O.

(MARTIN COLTIN, gardien.)

Un feu blanc fixe de premier ordre dioptrique; l'une des lampes Farquhar, à mèche circulaire, a été mise en opération le 25 août 1875, et elle donne une très-belle

lumière, supérieure à celle des cinq lampes précédentes. Le canon d'alarme est tiré toutes les heures pendant les brumes et les tempêtes de neige, et il consomme environ 2,000 livres de poudre par saison, avec une quantité proportionnée de gargousses et d'amorces à friction.

A neuf heures et demie du soir, le 9 août, la tourelle et la maison furent frappés par le tonnerre, qui enleva les couvre-joints sur les deux faces de la tourelle, brisa l'encadrement et la porte, puis suivant la tige du paratonnerre, il entra dans le toit de la maison, traversa les planchers supérieur et inférieur des deux côtés de la maison, les mit en pièces et fit des dommages considérables. Il pénétra aussi dans l'étable et tua une chèvre et un chien. Le gardien et un autre membre de sa famille furent sérieusement blessés. Des menuisiers s'embarqueront cet automne, à bord du *Napoléon*, dans le but de réparer les dommages et de poser de nouveaux paratonnerres.

Description du phare et des bâtiments à cette station.

Le phare est un bâtiment en pierre circulaire, recouvert de chateaux, peint en blanc avec une couverture en rouge. Les dix autres bâtiments suivants s'y rattachent :

Une poudrière en brique réfractaire.

Un hangar à l'huile, en bois, peint en blanc avec une couverture en rouge.

Une cabane pour le canon d'alarme, en bois, peinte en blanc.

Une étable, en bois, peinte en blanc.

Deux petits entrepôts, construits en bois et peints en blanc.

Une maison, en brique réfractaire.

Un entrepôt, en bois, peint en blanc, situé au débarcadère.

Une maison de refuge pour les marins naufragés, bâtie en bois, peinte en blanc, et située à mi-chemin entre le débarcadère et le phare.

Le dépôt d'approvisionnements pour les marins en détresse contient 15 quarts de farine, 7 barils de lard, 5 barils de pois, sucre et thé, 12 saute-en-barque (*pea jackets*), 12 paires de pantalons, 12 paires de caleçons, 12 paires de chaussettes, 12 casquettes, 12 cache-nez, 12 chemises de flanelle, 12 paires de mitaines, 12 paires de bottes, 6 paires de raquettes, 6 paires de mocassins ; il contient en outre cette année, 12 couvertes et 2 caisses de viande en conserve, qui peuvent être renouvelées suivant les exigences de la situation. Le gardien a un cheval pour transporter le combustible, l'eau et les provisions. La tour et les dépendances ont été peinturées, et on leur a fait quelques réparations. Cette station a été inspectée cette année, et il a été fait rapport qu'elle est en bon ordre.

Rapport sur le mouvement de la glace dans le détroit de Belle-Ile, 1875-76.

12 déc. 1875.—2 p.m.—Une goëlette allant au sud ; dernier bateau vu dans le détroit.

16 déc.—Un peu de glace a été refoulée du nord à l'ouest de l'île. C'est la première glace de la saison.

20 déc.—Thermomètre, 9° au-dessous de zéro. Détroit de l'île à la côte du Labrador, couvert de glace. Pas de glace pour empêcher la navigation dans le détroit.

21 déc.—Une grande quantité de glace à l'ouest, mais aucune à l'est.

2 janvier 1876.—Le détroit est couvert de grands morceaux de glace, dont quelques-uns ont deux milles carrés d'étendue et une épaisseur d'environ trois pouces.

8 janvier.—Eau claire le long de la rive nord aussi loin que la vue peut porter à l'ouest, très-peu de glaces à l'est, la plus grande partie de la glace étant chassée au S. E. par les derniers vents N. N. E.

12 janvier.—Eau claire le long de la rive sud.

22 janvier.—Toute la grosse glace est chassée dans la mer. Le détroit est couvert de glace.

25 janvier.—Détroit bloqué par la glace ; pas d'eau visible.

27 janvier.—Toujours bloqué par la glace. Thermomètre 15° au-dessous de zéro.

31 janvier.—Détroit couvert de glace.

6 février.—Détroit couvert de glace aussi loin que l'on peut voir, tant à l'est qu'à l'ouest.

12 février.—De grands morceaux de glace sont refoulés du détroit et se brisent en petites pièces lorsqu'ils vont frapper l'île.

17 février.—La glace n'est pas aussi épaisse dans le détroit. Une grande étendue d'eau est visible.

25 février.—D'épaisses glaces sont chassées du N. E. par les derniers vents E. et N. E.

27 février.—Vingt banquises sont chassées du N. E. ainsi qu'une quantité considérable du nord. C'est la première glace du nord qui ait été chassée cette année.

12 mars.—Beaucoup de glaces épaisses sont chassées à l'est et bloquent le détroit pendant tout le mois. Très peu d'eau visible.

1er avril.—Eau claire le long de la rive nord, et visible de l'E. au S. S. E. sur un parcours d'environ 23 milles.

12 avril.—La glace perd sa solidité dans le détroit.

20 avril.—Eau claire à l'ouest. Le rivage est bordé de glace sur un parcours de 10 milles.

26 avril.—La glace perd sa solidité dans le détroit ; un navire à vapeur se rend à l'est pour faire la pêche du phoque.

30 avril.—Vents E. et N. E. La glace est chassée en amont du détroit et au sud. Il n'y a pas assez de glace pour empêcher de voir d'ici que la navigation est libre.

3 mai.—Glace au sud et à l'ouest, et un navire à vapeur au sud.

7 mai.—Navire à vapeur "Hawk" de Terre-neuve, Capt. Jackman, à la pêche aux phoques, au large. Le capt. Jackman fait rapport que la plupart des bâtiments pêcheurs sont pris dans les glaces au sud. Départ à 10 p. m., à destination du nord.

11 mai.—Navires à vapeur "Proteus," "Lion," "Vanguard," "Panther," "Bear" et "Hawk" dans le détroit. Grosse tempête de neige ; le navire "Lion" est au large de l'île.

12 mai.—Navire "Lion" à destination du nord. Un peu de glace peu solide le long de la rive sud et à l'ouest. Pas de glace visible depuis l'est jusqu'au Cap Normand à l'ouest.

19 mai.—Beaucoup de glaces sont chassées du détroit le long de la rive nord par les derniers vents de l'ouest. Pas de glace sur la rive nord.

25 mai.—Pas de glaces dans le détroit. Deux bricks au sud.

30 mai.—Cent banquises dans le détroit. Cinq bricks doivent partir.

La glace refoulée dans le détroit n'aurait pas rendu la navigation impossible dans le mois de mai, car elle ne se tenait pas au centre.

25 juin.—Un gros navire à destination de l'intérieur ; le premier navire de la saison a traversé le détroit à 1 p. m.

PHARE DU CAP NORMAN, DÉTROIT DE BELLE-ÎLE.

Lot. 51 38 0 N. ; Long. 55 53 40 O.

(HENRY LOCKE, *gardien*.)

Un feu blanc catoptrique, à révolution variée de deux en deux minutes par des éclats ; six lampes circulaires No. 1, avec des réflecteurs de 20 pouces ; lanterne en fer de neuf pieds de diamètre ; dimensions des verres : 60 x 30½. Consomme environ 500 gallons d'huile par saison.

14 juillet.—Les approvisionnements sont débarqués ; les feux et l'appareil d'éclairage sont inspectés et tous sont trouvés en bon état. Il faudra un nouveau plancher à la cuisine cette année.

Le gardien a reçu, avec les instructions nécessaires, un extincteur Babcock et une boîte à munitions, en cas d'incendie.

DESCRIPTION DU PHARE ET DES BATIMENTS A CETTE STATION.

Le phare est un bâtiment hexagone en bois, peint en blanc, avec une couverture rouge. Quatre autres bâtiments comprennent :

Une maison en bois, peinte en blanc, avec une couverture rouge ;

Un hangar à huile, en bois, peint en rouge ;

Un hangar en bois peint en blanc, avec une couverture rouge.

Un magasin d'approvisionnement, en bois, peint en rouge, et situé au débarcadère à environ $\frac{1}{2}$ mille du phare.

PHARE ET STATION DE CANON D'ALARME DE FORTEAU, POINTE AMOUR, LABRADOR.

Lat. 51 27 35 N.; Long. 56 50 55 O.

(P. GODIER, *gardien*.)

Un feu fixe blanc dioptrique de deuxième ordre; cinq grandes lampes à mèche plate; consomme environ 200 gallons d'huile par saison.

Le canon d'alarme est tiré toutes les demi-heures durant les brumes et les tempêtes de neige; il consomme environ 1,500 livres de poudre par saison, avec une quantité proportionnelle de cartouches, et d'étoupilles à friction. On a donné un cheval au gardien pour transporter l'eau, le combustible, etc.

13 juillet.—Les approvisionnements ont été débarqués; les feux et le canon d'alarme ont été examinés, et le tout était en bon ordre.

Description du phare et les bâtiments à cette station.

Le phare est un bâtiment en pierre circulaire, avec un revêtement en planches, peint en blanc, avec un toit rouge. Il y a de plus sept autres bâtiments:

Une maison, en brique, avec un toit en rouge.

Une cabane pour le canon d'alarme, en bois, peinte en blanc.

Une poudrière, en brique, avec une couverture en zinc.

Un hangar à l'huile, en bois, peint en blanc.

Une étable, en bois, peinte en blanc.

Deux magasins d'approvisionnement, en bois, peints en blanc.

PHARE DE LA POINTE RICHE, TERRENEUVE.

Lat. 50 41 50 N.; Long. 57 27 40 O.

(E. ROY, *gardien*.)

Un feu blanc catoptrique, à révolution variée par des éclats toutes les 15 secondes; douze lampes No. 1 à mèche circulaire avec des réflecteurs de 20 pouces; lanterne en fer, neuf pieds de diamètre; dimensions des verres, 60 x 30 x $\frac{1}{2}$ pouces, consomme environ 900 gallons d'huile par saison.

16 juillet.—Les approvisionnements ont été débarqués; l'appareil d'éclairage a été inspecté; il était en bon ordre.

Le gardien a reçu un extincteur Babcock et une boîte à munitions, en cas d'incendie; les instructions nécessaires lui ont été données.

Description du phare et des bâtiments à cette station.

Le phare est un bâtiment hexagone en bois, peint en blanc, avec un toit rouge. Il y a quatre autres constructions:

Une maison en bois, peinte en blanc, avec un toit rouge;

Un hangar à l'huile, en bois, peint en blanc avec un toit rouge;

Une étable en bois, peinte en blanc;

Un magasin d'approvisionnement au débarcadère en bois, peint en rouge.

PHARE ET SIFFLET D'ALARME À VAPEUR DU CAP RAY, TERRENEUVE.

Lat. 47 37 0 N.; Long. 59 18 0 O.

(R. RENNIE, *gardien*.)

Un feu blanc catoptrique, à révolution variée par des éclats toutes les dix secondes; douze lampes No. 1 à mèche circulaire, avec des réflecteurs de 20 pouces; lanterne en fer, neuf pieds de diamètre; dimensions des verres, 60 x 30 x $\frac{1}{2}$ pouces; consomme environ 900 gallons d'huile par saison.

17 juillet.—Les approvisionnements sont remis au gardien; le feu, l'appareil à rotation, ainsi que la machine et la chaudière du sifflet d'alarme sont inspectés et trouvés en bon état. Le besoin s'en faisant sentir des ordres sont donnés pour la construction d'un réservoir destiné à fournir de l'eau à la machine du sifflet d'alarme; ce réservoir coûtera \$100. Le gardien reçoit avec les instructions nécessaires un extincteur Babcock ainsi qu'une boîte de munitions, pour la protection des bâtiments en cas d'incendie.

Description du phare et des autres bâtiments.

Le phare est un édifice hexagone en bois, peinturé en blanc, et à toit rouge. Les autres constructions sont au nombre de cinq :

La maison du gardien, en bois, peinturée en blanc, avec toit rouge ;

Le hangar à huile, en bois, peinturé en blanc, avec toit rouge ;

Une étable en bois, peinturée en blanc, avec toit rouge.

Un magasin, au débarcadère, en bois, peinturé en blanc, avec toit rouge.

Le bâtiment du sifflet d'alarme et de la machine à vapeur, en bois, peinturé en blanc, avec toit rouge, et apprentis pour le charbon.

PHARE DU ROCHER AUX OISEAUX, DÉPÔT D'APPROVISIONNEMENTS ET STATION DU CANON D'ALARME, ILES DE LA MADELEINE.

Lat. 47 50 40 N.; Long. 61 8 20 O.

(PETER WHALEN, gardien.)

Feu fixe et blanc; appareil dioptrique; une grande lampe à mèche circulaire; lanterne de fer de 10 pieds de diamètre; consomme 180 gallons d'huile par saison. Le canon d'alarme est tiré toutes les heures pendant les brumes et tempêtes de neige; il consomme environ 2,000 livres de poudre par saison, avec une quantité proportionnée de cartouches et d'amorces à friction.

18 juillet.—Les approvisionnements sont remis au gardien, le feu et le canon d'alarme sont inspectés et trouvés en bon état. Le dépôt d'approvisionnement contient les mêmes articles que celui de Belle-Ile.

Description du phare et des autres bâtiments.

Le phare est un édifice hexagone en bois, peinturé en blanc, avec toit rouge.

Les autres constructions sont au nombre de cinq :

La maison du gardien, en bois, peinturée en blanc, avec toit rouge.

Un hangar à huile, en bois, peinturé en blanc, avec toit rouge.

Un remise du canon d'alarme, en bois, peinturée en blanc, avec toit rouge.

Un magasin à poudre, en brique réfractaire, avec toit en zine.

Un magasin, bâti au débarcadère, en bois, peinturé en blanc, avec toit rouge.

Il y a aussi deux grues, une à chaque débarcadère.

PHARE ET SIFFLET D'ALARME DE L'ÉTANG DU NORD, ILES DE LA MADELEINE.

Lat. 47 23 30 N.; Long. 61 58 0 W.

(TIMOTHY O'BRIEN, gardien.)

Feu rotatif et blanc; appareil catoptrique; six lampes No. 1 à mèche circulaire, avec réflecteurs de 20 pouces; lanterne en bois de 9 pieds 3 pouces de diamètre; dimensions des vitres 60 x 28 x $\frac{3}{4}$ pouces; consomme environ 500 gallons d'huile par saison. Le phare et la maison du gardien ont été peinturés à neuf, et on a construit une clôture au tour des bâtiments.

20 juillet.—Les approvisionnements sont remis au gardien; les feux, le sifflet d'alarme, la machine et la chaudière sont inspectés et trouvés en bon état, à l'exception de la cheminée de la chaudière, dont le tirage, suivant le gardien, n'est pas suffisant. M. Barbour recommande de hausser de six pieds la cheminée que l'on construit en ce moment, et qui sera prête cet automne.

Description du phare et des autres bâtiments.

Le phare, qui comprend le logement du gardien, est une construction carrée, en bois, peinte en blanc, avec toit rouge.

Les autres bâtiments sont au nombre de deux :

Un hangar à huile, en bois, peint en rouge ;

Le bâtiment du sifflet d'alarme, avec appentis pour le charbon, en bois, et peint en rouge.

Le gardien reçoit avec les instructions nécessaires, un extincteur Babcock ainsi qu'une boîte de munitions, pour la protection des bâtiments en cas d'incendie.

Le gouvernement acheta de A. Brodern, le 7 juillet 1875, le terrain occupé par le phare et ses dépendances pour la somme de \$100. Il paie en outre à White \$8 par année pour droit de passage sur la propriété de celui-ci.

PHARE DE L'ILE AMHERST, ILES DE LA MADELEINE.

Lat. 47 13 0 N. ; Long. 61 58 0 O.

(WM. CORMIER, gardien.)

Appareil catoptrique ; feu rotatif rouge et blanc, alternant toutes les trente secondes ; quatre lampes No. 1 à mèche ronde, réflecteur de 20 pouces ; dimensions des verres, 60 x 30 x $\frac{1}{2}$ pouces ; consomme environ 400 gallons d'huile par saison.

20 juillet.—Les approvisionnements sont remis au gardien, et le phare est inspecté et trouvé en bon état, à l'exception des lampes, lesquelles seront remplacées cet automne.

Le gardien reçoit avec les instructions nécessaires, un extincteur Babcock, ainsi qu'une boîte de munitions, pour la protection des bâtiments en cas d'incendie.

Description du phare et des autres bâtiments.

Le phare est un édifice hexagone, en bois, peint en blanc, avec toit rouge. Les autres constructions sont au nombre de deux :

La maison du gardien, en bois, peinte en blanc, avec toit rouge ;

Un hangar à l'huile, en bois, et peint en rouge.

PHARE DE L'ILE DE L'ENTRÉE, ILES DE LA MADELEINE.

Lat. 47 16 30 N. ; Long. 61 42 0 O.

(J. CASSIDY, gardien.)

Feu fixe et rouge ; appareil catoptrique ; six lampes dont quatre No. 1 à mèche ronde, et deux à mèche plate, de très-grandes dimensions ; six réflecteurs, dont quatre de 21 $\frac{1}{2}$ pouces de diamètre et deux de 20 pouces de diamètre ; lanterne en fer, de 7 pieds 8 pouces de diamètre ; dimensions des verres, 36 x 28 x $\frac{3}{8}$ pouce ; consomme à peu près 500 gallons d'huile par saison.

21 juillet.—Les approvisionnements sont remis au gardien, le phare est inspecté et trouvé en bon état.

Le gardien reçoit, avec les instructions nécessaires, un extincteur Babcock, ainsi qu'une boîte de munitions pour la protection des bâtiments en cas d'incendie.

Description du phare et des autres bâtiments.

Le phare, qui comprend le logement du gardien, est une construction carrée, en bois, peinte en blanc, avec toit rouge. Il y a en outre un hangar à l'huile, en bois, peint en rouge.

Le gouvernement n'a pas encore fait l'acquisition du terrain sur lequel est construit le phare.

PHARE ET DÉPÔT D'APPROVISIONNEMENTS DE LA POINTE HEATH (POINTE EST DE L'ILE D'ANTICOSTI.)

Lat. 49 6 30 N. ; Long. 61 42 30 O.

(THOS. GAGNÉ, *gardien*.)

Feu fixe et blanc ; appareil catoptrique ; 17 lampes No. 1 à mèche plate ; réflecteurs de 21 pouces : consomme environ 400 gallons d'huile par saison. La lanterne est en métal à canon, et a 13 pieds de diamètre.

Le dépôt contient les mêmes provisions que celui de Belle-Isle.

17 juillet.—Les approvisionnements sont remis au gardien ; le phare et le dépôt sont inspectés et trouvés en bon état à l'exception des lampes, lesquelles seront remplacées cette année par de nouvelles. On construit un tambour pour la porte du logement du gardien, lequel sera mis en place à l'automne.

Description du phare et des autres bâtiments.

Le phare, qui comprend le logement du gardien, est une construction cylindrique en pierre, avec revêtement en planche, peinte en blanc, avec toit rouge. Les autres bâtiments sont au nombre de six, comme suit :

Une maison de refuge pour les naufragés, en bois, peinte en blanc.

Un magasin d'approvisionnement en bois, peint en blanc.

Une écurie, en bois peinte en blanc.

Un hangar à huile, en bois, peint en blanc.

Un hangar servant de magasin, en bois, peint en blanc.

Un hangar servant de magasin, en bois, peint en blanc, et situé au débarcadère à environ un demi-mille du phare.

PHARE ET DÉPÔT D'APPROVISIONNEMENTS DE LA POINTE SUD (ILE ANTICOSTI.)

Lat. 49 4 30 N. ; Long. 62 17 30 O.

(DAVID TÊTU, *gardien*.)

Feu à éclats de 20 secondes en 20 secondes ; appareil catoptrique ; 12 lampes No. 1 à mèche ronde ; réflecteurs de 20 pouces ; lanterne en fer de 9 pieds de diamètre ; dimensions des vitres 60 x 30 x $\frac{1}{2}$ pouces : consomme environ 950 gallons d'huile par saison. Le sifflet d'alarme se fait entendre durant la brume et les tempêtes de neige pendant dix secondes chaque minute. Vu la proximité du bois, le gardien peut se procurer une grande partie du combustible qui lui est nécessaire, le ministère lui ayant fourni un cheval qu'il entretient à ses propres frais, et une allocation raisonnable lui est faite pour chaque corde de bois. Les articles du dépôt d'approvisionnement sont les mêmes qu'à Belle-Ile.

Juillet 6.—Les approvisionnements sont remis au gardien, le phare, le sifflet d'alarme ainsi que le dépôt d'approvisionnement, sont inspectés et trouvés en bon état. Le gardien, reçoit avec les instructions nécessaires, un extincteur Babcock ainsi qu'une boîte de munitions, pour la protection des bâtiments en cas d'incendie.

Description du phare et des autres bâtiments.

Le phare est un édifice hexagone, en bois, peint en blanc, avec toit rouge. Les autres bâtiments sont au nombre de cinq, comme suit :

La maison du gardien, en bois, peinte en blanc, avec toit rouge.

Le dépôt en bois, peint en blanc, avec toit rouge.

Une écurie, en bois, peinte en blanc, avec toit rouge.

Le bâtiment du sifflet d'alarme, en bois, peint en blanc, avec toit rouge.

Une petite maison, en bois et peint en blanc, pour l'usage de l'aide du gardien.

PHARE ET DÉPÔT D'APPROVISIONNEMENTS DE LA POINTE SUD-OUEST (ILE ANTICOSTI.)

Lat. 49 23 45 N; Long. 63 35 46 O.

(E. POPE, J. P., *gardien.*)

Feu rotatif et blanc, avec éclat de minute en minute; appareil catoptrique; 21 lampes à mèche plate avec réflecteurs de 21 pouces; lanternes en métal à canon de 13 pieds de diamètre: consomme à peu près 900 gallons d'huile par saison. Les provisions contenues dans le dépôt sont les mêmes que dans celui de Belle-Ile. Le gardien a l'usage d'un cheval pour le service de l'eau, du combustible et des autres provisions.

6 juillet.—Les approvisionnements sont remis au gardien. Le phare et le dépôt sont inspectés et trouvés en bon état.

Description du phare et des autres bâtiments.

Le phare est un édifice cylindrique en pierre, lambrissé en bois, peinturé en blanc, avec toit rouge; il comprend le logement du gardien. Les autres bâtiments sont au nombre de sept, comme suit:—

Une maison de refuge pour les naufragés, en bois, peinturée en blanc, avec toit rouge;

Le dépôt, en bois, peinturé en blanc avec toit rouge;

Une écurie, avec une grange, en bois, peinturée en blanc, avec toit rouge;

Un atelier, en bois, peinturé en blanc, avec toit rouge;

Un hangar à l'huile, en pierre, avec toit en zinc;

Deux petits bâtiments, en bois, peinturés en blanc, avec toit rouge.

PHARE, CANON D'ALARME ET DÉPÔT D'APPROVISIONNEMENTS DE LA POINTE OUEST, ILE D'ANTICOSTI.

Lat. 49 52 30 N; Long. 64 31 40 O.

(L. MALOUIN, *gardien.*)

Feu fixe et blanc de second ordre; appareil dioptrique; cinq lampes à mèche plate de très grandes dimensions; lanterne en fer de dix pieds et trois pouces de diamètre; consomme environ 220 gallons d'huile par saison. Le canon d'alarme est tiré toutes les heures durant la brume et les tempêtes de neige, et consomme environ 1,200 livres de poudre par saison, avec une quantité proportionnée de cartouches et d'amorces à friction. Une quantité de provisions et autres approvisionnements semblables à ceux de Belle-Ile sont gardés dans le dépôt. Le gouvernement fournit aujourd'hui un cheval pour le service de l'eau, du combustible et des provisions.

6 juillet.—Les approvisionnements sont remis au gardien, le phare, le canon d'alarme et le dépôt sont inspectés et trouvés en bon état.

Description du phare et des autres bâtiments.

Le phare est un édifice cylindrique, en pierre, lambrissé en bois, peinturé en blanc, avec toit rouge. La maison du gardien, qui est en brique avec toit rouge, est attenante au corps principal. Les autres constructions sont au nombre de cinq, comme suit:

Un dépôt de provisions, en bois, peinturé en blanc;

Une maison de refuge pour les naufragés, en bois, peinturée en blanc;

Un magasin à poudre, en brique blanche, avec toit en zinc;

Une remise pour le canon, en bois, peinturée en blanc avec toit rouge;

Une écurie avec grange, en bois, peinturée en blanc.

PHARE DE LA POINTE CARLETON, BAIE DES CHALEURS.

Lat. 48 5 15 N; Long. 66 7 0 O.

(E. LANDRY, *gardien*.)

Feu fixe et rouge; appareil catoptrique; cinq lampes à mèche plate de très-grandes dimensions, avec réflecteurs de 18 pouces: consomme environ 100 gallons d'huile par saison.

30 juillet.—Les approvisionnements sont remis au gardien, le phare, etc., sont inspectés et trouvés en bon état. Le gardien reçoit, avec les instruments nécessaires, un extincteur Babcock et une boîte de munitions, pour la protection des bâtiments en cas d'incendie.

Description du phare et des bâtiments.

Le phare, qui comprend le logement du gardien, est une construction carrée, en bois, peinte en blanc avec toit rouge. Il y a en outre:

Un hangar à huile, en bois, peint en rouge.

PHARE DE PASPÉBIAC, BAIE DES CHALEURS.

Lat. 48 0 50 N.; Long. 60 14 20 O.

(L. STRONG, *gardien*.)

Feu fixe et blanc; appareil catoptrique, deux lampes à mèche circulaire No. 1, avec réflecteurs de 15 pouces; consomme environ 120 gallons d'huile par saison.

30 juillet.—Les approvisionnements sont remis au gardien, le phare etc., sont inspectés, et trouvés en bon état. Le gardien reçoit avec les instructions nécessaires, un extincteur Babcock et une boîte de munitions, en cas d'incendie.

Description du phare et des bâtiments.

Le phare, qui comprend le logement du gardien, est un bâtiment carré, en bois, peint en blanc, avec toit rouge. Il y a en outre

Un hangar à huile, en bois, peint en rouge.

PHARE DE LA POINTE AU MAQUEREAU, BAIE DES CHALEURS.

Lat. 48 12 30 N.; Long. 64 46 12 W.

(A. BROTHERTON, *gardien*.)

Feu rotatif, alternativement rouge et blanc de minute en minute; appareil catoptrique; quatre lampes à mèche circulaire No. 1, et réflecteurs de 20 pouces: consomme environ 120 gallons d'huile par saison.

31 juillet.—Les approvisionnements sont remis au gardien, le phare, etc., sont inspectés et trouvés en bon état. Le gardien reçoit avec les instructions nécessaires, un extincteur Babcock et une boîte de munitions, pour la protection du phare en cas d'incendie.

Description du phare et des bâtiments.

Le phare, qui comprend le logement du gardien, est un bâtiment carré, en bois, peint en blanc, avec toit rouge. Il y a en outre:

Un hangar à huile, en bois, peint en rouge.

PHARE DU CAP D'ESPOIR, BAIE DES CHALEURS.

Lat. 48 25 40 N., Long. 64 18 20 E.

(J. BECK, *gardien*.)

Feu rotatif et blanc, avec éclats de demi en demi-minute ; appareil catoptrique ; lanterne de neuf pieds de diamètre ; six lampes à mèche circulaire No. 1 avec réflecteurs de 20 pouces ; consommation environ 500 gallons d'huile par saison.

31 juillet.—Les approvisionnements sont remis au gardien, le phare, etc., sont inspectés et trouvés en bon état.

Le gardien reçoit avec les instructions nécessaires, un extincteur Babcock et une boîte de munitions, pour la protection du phare en cas d'incendie.

Description du phare et des bâtiments.

Le phare, qui comprend le logement du gardien, est un bâtiment en bois, carré et peinturé en blanc, avec toit rouge. Il y a en outre :

Un hangar à huile, en bois, peinturé en rouge.

Le terrain sur lequel est construit le phare a été mesuré et borné ; mais le gouvernement n'en a pas encore acquis la pleine possession et propriété.

Québec, 7 août.—Conformément à l'ordre que je reçois de me rendre au phare du Cap d'Espoir, pour découvrir la cause du dérangement de la machine à rotation et pour faire les réparations nécessaires, je pars de Québec à 7 a. m., le 7 août, et j'arrive au phare du Cap d'Espoir le 9 août à midi. Après examen, je trouve que trois des dents de la roue s'engrenant dans la roue du cylindre de la chaîne se sont cassées ; accident causé par la rupture de la chaîne. Je fais réparer la chaîne et remplacer la roue endommagée ; et l'appareil est en état de fonctionner dès le même soir. Je repars immédiatement pour Québec, où j'arrive à 11.30 p. m. le 11 août.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM. BARBOUR,

Mécanicien.

J. U. GREGORY, Ecr.,

Agent du Ministère de la

Marine et des Pêcheries, Québec.

PHARE DU CAP DE LA TÊTE BLANCHE, RADE DE PERCÉ.

Lat. 48 30 30 N. ; Long. 64 13 0 W.

(C. BOURGET, *gardien*.)

Feu fixe et blanc ; appareil catoptrique ; cinq lampes à mèche plate de très grandes dimensions avec réflecteurs de 20 pouces ; dimensions des verres, 36 x 30 x $\frac{3}{8}$ pouces.

31 juillet.—Les approvisionnements sont remis au gardien, le phare, etc., sont inspectés et trouvés en bon état.

Le gardien reçoit, avec les instructions nécessaires, un extincteur Babcock et une boîte de munitions, pour la protection du phare en cas d'incendie.

Description du phare.

Le phare est une construction carrée, en bois, peinturée en blanc, avec toit rouge.

PHARE DU BASSIN DE GASPÉ, POINTE O'HARA, SUR LE QUAI.

Lat. 48 49 53 N. ; Long. 64 31 41 O.

(B. EDEN, *gardien*.)

Feu rouge ; appareil catoptrique ; une lampe à mèche plate de très grandes dimensions ; indique le quai.

FEU FLOTTANT DE GASPÉ, PLAGE DE SABLE.

Lat. 48 50 45 N.; Long. 64 24 30 O.

(N. ASCAB, *gardien*.)

Ce bateau est mouillé à l'extrémité de la pointe. Il est muni de deux feux, l'un rouge et l'autre blanc; appareils dioptriques. Le feu rouge domine de vingt-neuf pieds et le feu blanc de trente cinq, le pont du bateau. Celui-ci est peinturé en rouge avec les mots *light ship*, marqués sur les côtés.

PHARE ET SIFFLET D'ALARME À VAPEUR DU CAP DE GASPÉ.

Lat. 48 45 15 N.; Long. 64 9 15 O.

(C. ESNOUF, *gardien*.)

Feu fixe et rouge; appareil catoptrique; deux lampes à mèche circulaire No. 1 et deux lampes à mèche plate No. 1; réflecteur de 20 pouces. Dimension des verres, 28 x 60 x $\frac{3}{8}$ pouces; consomme environ 250 gallons d'huile par saison. La lanterne, qui a neuf pieds de diamètre, est en bois.

Pendant les brumes et les tempêtes de neige, le sifflet d'alarme se fait entendre pendant dix secondes chaque minute, avec intervalle de cinquante secondes de silence.

8. juillet.—Les approvisionnements sont remis au gardien, le phare et le sifflet d'alarme sont inspectés et trouvés en bon état. Le gardien reçoit avec les instructions nécessaires, un extincteur Babcock et une boîte de munitions, pour la protection du phare et des autres bâtiments en cas d'incendie.

Description du phare et des autres dépendances.

Le phare, qui comprend le logement du gardien, est une construction carrée, en bois, peinturée en blanc, avec toit rouge. Les autres sont au nombre de trois, comme suit:

Un hangar à huile, en bois, peinturé en rouge.

La maison de la machine, en bois, peinturée en blanc, avec toit rouge.

Un hangar à charbon, en bois, peinturé en blanc, avec toit rouge.

Il y a une grue pour le service du combustible. J'ai visité moi-même cette station cette année.

Le 8 mai, 1876, le gouvernement a acheté de M. Hyman, tout le terrain nécessaire à cette station, avec droit de passage, pour la somme de \$150. Cet achat consiste en 160 x 135 pieds de terre pour phare, et 80 x 165 pieds de terre pour sifflet d'alarme, avec droit de passage jusqu'au débarcadere de Robert.

PHARE ET CANON D'ALARME DU CAP ROSIER.

Lat. 48 51 57 N.; Long. 64 12 0 O.

(A. TRUDEAU, *gardien*.)

Feu fixe et blanc, de premier ordre, appareil dioptrique; cinq lampes à mèche plates de très-grandes dimensions; verres, 24 x 28, 39 $\frac{1}{2}$ x 28, 24 x 28 x $\frac{1}{2}$ pouces; consomme environ 220 gallons d'huile par saison. Le canon d'alarme est tiré toutes les heures en temps de brume et pendant les tempêtes de neige, et consomme environ 1,500 livres de poudre, avec une quantité proportionné de cartouches et amorces à friction. Le gardien est en même temps opérateur du télégraphe et fournit des rapports météorologiques à l'observatoire magnétique de Toronto.

7 juillet.—Les approvisionnements sont remis au gardien, le phare et le canon d'alarme sont inspectés et trouvés en bon état.

Description du phare et des dépendances.

Le phare est une tour circulaire en pierre, lambrissée en bois et peinturée en blanc avec toit rouge. Les autres bâtiments sont au nombre de 6, comme suit:

La maison du gardien en brique blanche avec toit rouge.

La remise du canon, en bois, peinte en blanc.

Une écurie, en bois, peinte en blanc.

Un hangar à provisions, en bois, peint en blanc.

Un magasin à poudre, en brique réfractaire, avec toit en zinc.

Un hangar à huile, en bois, peint en blanc.

Le gouvernement possède à cet endroit 199 acres de terre, étant les lots Nos. 20 et 21 du premier rang est, dans le township du Cap Rosier, acheté de l'administration des terres de la Couronne, le 17 février 1873 pour la somme de \$70.

PHARE DE LA RIVIÈRE MADELEINE.

Lat. 49 15 40 N.; Long. 65 19 30 O.

(G. LAVERGNE, gardien.)

Feu rotatif rouge et blanc, complétant une révolution toutes les quatre minutes, avec un intervalle de deux minutes entre chaque éclat, appareil catoptrique. Six lampes à mèche ronde No. 1, réflecteurs de 20 pouces; dimensions des vitres, 60 x 30 x $\frac{1}{2}$; consomme environ 300 gallons d'huile par saison; lanterne en fer de 9 pieds de diamètre.

1er août.—Les approvisionnements sont remis au gardien, le phare est inspecté en compagnie de J. U. Gregory, écr., et trouvé proprement tenu et en bon état, à l'exception de la maison du gardien qui a besoin d'être peinte à neuf. Celui-ci reçoit les ordres nécessaires pour cette réparation. Le phare a aussi besoin de quatre lampes neuves, qui lui seront fournies l'automne prochain. Le gardien reçoit avec les instructions nécessaires, un extincteur Babcock, et une boîte de munitions, pour la protection du phare en cas d'incendie.

Description du phare et des dépendances.

Le phare est un édifice hexagone, en bois, peint en blanc, avec toit rouge. Les autres bâtiments sont au nombre de trois, comme suit:

La maison du gardien, en bois, peinte en blanc, avec toit rouge;

Un hangar à huile, en bois, peint en blanc, avec toit rouge;

Un magasin, peint en blanc, avec toit rouge, construit au débarcadère.

PHARE DE LA RIVIÈRE MARTIN, RIVE SUD.

Lat. 49 13 25 N.; Long. 66 9 0 O.

(JEAN GAUTHIER, gardien.)

Feu fixe et blanc, appareil catoptrique, neuf lampes à mèche circulaire No. 1, et réflecteurs de 20 pouces. Ce phare est allumé depuis le printemps.

2 août.—Les approvisionnements sont remis au gardien; le phare et les bâtiments sont inspectés et paraissent être bien faits et bien finis. Le gardien reçoit, avec les instructions nécessaires, un extincteur Babcock et une boîte de munitions, pour la protection du phare en cas d'incendie.

Description du phare et des dépendances.

Le phare, qui comprend le logement du gardien, est un bâtiment carré, en bois, peint en blanc, avec toit rouge. Il y a en outre un hangar à huile, en bois, peint en blanc avec toit rouge.

Le gouvernement n'a pas encore fait l'acquisition du terrain sur lequel sont construits les bâtiments du phare.

PHARE DE SEPT-ILES, RIVE NORD.

Lat. 50 5 40 N.; Long. 66 22 44 O.

(F. ARCAND, *gardien.*)

Feu catoptrique blanc fixe ; cinq lampes à mèche ronde No. 2 et trois à mèche plate No. 1 ; dimension des réflecteurs : trois sont de 17 x 6 pouces et cinq de 18 x 10 $\frac{1}{4}$; dimension des carreaux de verre, 36 x 28 x $\frac{3}{8}$ pouces. Ce phare a été allumé pour la première fois ce printemps.

3. juillet.—Provisions livrées ; phares et bâtiments inspectés. Ce sont des constructions de première classe.

Livré un extincteur Babcock et une caisse de ce qu'il faut pour le charger, et enseigné au gardien comment s'en servir.

Description du phare et des bâtiments de cette station.

Le phare et l'habitation réunis sont un carré en bois peinturé en blanc avec toiture rouge. Il y a aussi deux autres bâtiments, ce sont :

Une remise pour l'huile, en bois et peinturée en blanc.

Un hangar, au débarcadère, à environ un quart de mille du phare. Il est en bois et peinturé en rouge.

ILE AUX ŒUFS, SUR L'ILE.

Lat. 43 38 0 N.; long. 67 10 0 O.

(P. CÔTÉ, *gardien.*)

Fen tournant catoptrique et blanc ; intervalle entre chaque révolution, 1 $\frac{1}{2}$ minute ; quatre lampes à mèche ronde No. 1, réflecteurs de 20 pouces ; carreaux de verre, 60 x 30 x $\frac{1}{2}$ pouces. Consomme environ 300 gallons d'huile par saison.

Des ouvriers ont été envoyés là cet été pour faire à l'habitation un revêtement de feutre goudronné, pour la lambrisser, peindre et mettre en bon ordre.

Remis un extincteur Babcock, avec une caisse de ce qu'il faut pour le recharger, et enseigné au gardien la manière de s'en servir.

Description du phare et des bâtiments de cette station.

Le phare et l'habitation forment un carré en bois dont le corps est peinturé en blanc, et le toit en rouge.

Les deux autres bâtiments sont :

Une remise pour l'huile, en bois, peinturée, le corps en blanc et le toit en rouge.

Un hangar en bois peinturé en blanc.

PHARE DE LA POINTE-DES-MONTS, CANON D'ALARME ET DÉPÔT DE PROVISIONS, RIVE NORD

Lat. 49 19 35 N.; Long. 67 21 55 O.

(L. F. FAFFARD, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; dix-sept lampes No. 1 à mèche plate, réflecteurs de 20 pouces ; grandeur des carreaux de verre, 23 $\frac{3}{4}$ x 23 $\frac{1}{4}$ x $\frac{1}{2}$ pouces. Il consomme environ 400 gallons d'huile par saison. Le canon d'alarme est tiré toutes les heures pendant les brumes et tempêtes de neige, et ce service exige une dépense d'environ 1,500 lbs. de poudre avec une quantité proportionnelle d'amorces à friction.

Le dépôt renferme la même quantité de provisions que celui de Belle-Ile. Le gardien a un cheval pour charrier le bois de chauffage, l'eau et les provisions.

10 juin. Provisions débarquées ; visité le phare, le canon et le dépôt. Trouvé le tout en bon ordre.

Description du phare et des bâtiments à cette station.

Le phare et l'habitation sont une tour en pierre lambrissée et peinte en blanc sa toiture en rouge.

Les dépendances se composent de—

Un dépôt de provisions pour les marins naufragés. Il est en pierre, et peinturé en blanc ;

Une remise pour le canon, en bois, et peinte en blanc ;

Une remise pour l'huile, aussi en bois et de même couleur ;

Une poudrière, en brique blanche avec toiture couverte en zinc ;

Une écurie avec grange attenante, en bois et peinte en blanc.

PHARE DE CAP CHATTE, RIVE SUD.

Lat. 49 5 55 N. ; Long. 66 45 29 O.

(T. CÔTÉ, gardien.)

Feu catoptrique, blanc et à éclat. Entre chaque éclat, l'intervalle est de 30 secondes ; six lampes à mèche ronde, réflecteurs de 20 pouces ; carreaux de verre, 60 x 30 x $\frac{1}{2}$ pouces. Il consomme environ 500 gallons d'huile par saison.

9 juin—Provisions débarquées et phare inspecté. Trouvé le tout en bon ordre.

Livré un extincteur Babcock avec une boîte de ce qu'il faut pour le recharger, et enseigné au gardien la manière de s'en servir.

Description du phare et des bâtiments de cette station.

Le phare est un carré en bois en blanc et sa toiture est rouge.

Les autres bâtiments sont :

Une maison d'habitation, en bois, dont le corps est peinturé en blanc, et la toiture en rouge. Elle est à environ 480 verges à l'E.-N.-E. du phare.

Une remise pour l'huile, en bois, peinte en blanc et attenante à l'habitation.

Le gouvernement a acheté de M. D. Isabelle, de Cap. Chatte, le 25 août 1875, le terrain nécessaire à cette station, au prix de \$200.

PHARE DE MATANE, RIVE SUD, COMTÉ DE RIMOUSKI.

Lat. 48 52 0 N. ; Long. 67 33 0 O.

(F. DIONNE, gardien.)

Feu catoptrique rouge fixe ; 2 lampes No. 6 à mèche ronde, et deux No. 1 à mèche plate, avec deux réflecteurs de 20 et un de 18 pouces ; grandeur des carreaux de verre, 36 x 27 $\frac{3}{4}$ x $\frac{3}{8}$ pouces. Il consomme environ 250 gallons d'huile par saison.

9 juin.—Provisions débarquées et phare, etc., inspectés. Trouvé le tout en bon ordre.

Livré un extincteur Babcock, avec boîte de ce qu'il faut pour le recharger, et enseigné au gardien comment s'en servir.

Description du phare et des bâtiments de cette station.

Le phare et l'habitation réunis forment un carré de bois peinturé en blanc, sa toiture est rouge. Il y a aussi :

Une remise pour l'huile, en bois et peinte en rouge.

Le 30 juin 1874, le gouvernement a acheté de T. Fraser, écr., de Matane, le terrain nécessaire à cette station, au prix de \$100.

PHARE DE LA POINTE MÉTIS, RIVE SUD, COMTÉ DE RIMOUSKI.

Lat. 48 40 15 N.; Long. 68 2 30 O.

(J. MARTIN, *gardien*.)

Feu catoptrique blanc à éclat par minute, et opérant une complète révolution en deux minutes; une lampe No. 1 à mèche ronde, et une lampe mammoth à mèche plate; réflecteurs de 21 x 14 pouces; carreaux de verre, 36 x 28 x $\frac{3}{4}$ pouces.

9 juin.—Débarqué les provisions et inspecté le phare. Trouvé le tout en bon ordre. Le gardien se plaint de ce que l'habitation est trop petite et bien froide. Pour y remédier, le département a ordonné la construction d'une rallonge de 20 x 18 pieds.

Remis un extincteur Babcock, avec une boîte de ce qu'il faut pour le recharger, et enseigné au gardien comment s'en servir.

Description du phare et des bâtiments de cette station.

Le phare et l'habitation y attenante se composent d'un carré en bois peinturé en blanc. La toiture est rouge. Il y a aussi une remise pour l'huile, en bois, peinturée en rouge.

Le 8 avril 1876, et pour \$100, le département a acheté à peu près un acre du terrain sur lequel le phare est établi, de J. H. Ferguson, écr., de Métis.

BATEAU-PHARE ET SIFFLET D'ALARME DE LA BATTURE DE MANICOUAGAN.

Lat. 39 2 0. N.; Long. 68 15 0 O.

(T. CONNELL, *gardien*.)

Ce bateau est ancré à une profondeur de 25 brasses. Il a une lumière dioptrique blanche au haut de ses deux mâts, dont l'un est de 27 et l'autre de 24 pieds au-dessus du pont. Le sifflet d'alarme se fait entendre pendant huit secondes deux fois de suite après un intervalle aussi de huit secondes, mais le deuxième intervalle est de deux minutes et vingt secondes. Si pour quelque cause ce navire est hors de sa station, ce fait est signalé par une boule à son mât de l'avant, et la nuit par une lanterne ronde, afin que dans ce dernier cas il se montre comme un navire ordinaire à l'ancre.

2 juillet.—Inspecté le navire, ses machines et chaudières et trouvé le tout en bonne condition.

Le capitaine Connell a reçu du gouvernement canadien une montre de prix portant une inscription de circonstance, comme récompense du dévouement dont il fit preuve en sauvant Wm. Kelly du danger de se noyer.

(Rapport.)

Québec, 17 novembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai examiné aujourd'hui la coque, les machines et la chaudière du *Manicouagan Lightship*, actuellement en hivernement à l'Anse des Sauvages.

J'ai trouvé le navire bien propre et bien peinturé à l'intérieur. Ses machines sont aussi bien nettoyées et bien remisées pour l'hiver. Il faudra leur faire subir les réparations ordinaires le printemps prochain. Il faudra aussi renouveler les tuyaux bouilleurs de la chaudière, poser quelques nouveaux rivets à la boîte à feu, et étancher les robinets. Les autres parties de la chaudière sont en bon ordre.

Les tuyaux bouilleurs actuels sont en cuivre, mais je recommande que les nouveaux soient en fer, car lorsqu'un tube fait eau, l'action galvanique entre le cuivre et le fer endommage le tube et empêche que l'on puisse poser solidement de nouveaux tuyaux.

Le navire est en sûreté pour l'hiver.

WM. BARBOUR,
Mécanicien.

J. U. GREGORY, écr, agent,
Marine et Pêcheries, Québec.

PHARE ET CANON D'ALARME DE LA POINTE-AU-PÈRE.

Lat. 48 31 25 N.; Long. 68 27 40 O.

(J. McWILLIAMS, gardien.)

Feu catoptrique blanc fixe; cinq lampes mammoth à mèche plate; réflecteurs de 20 pouces; carreaux de verre, $27 \times 36 \times \frac{1}{4}$ pouces. Il consomme environ 220 gallons d'huile par saison.

Le canon est tiré pour aider aux navires à distinguer la pointe. La consommation est d'environ 500 lbs. de poudre par saison, avec une quantité proportionnelle d'amorces à friction. Le gardien est aussi opérateur de télégraphe.

Remis un extincteur Babcock, avec une boîte de ce qu'il faut pour le recharger, et enseigné au gardien la manière de s'en servir.

Description du phare et des bâtiments de cette station.

Le phare et la maison sont un carré en bois peinturé en blanc, ainsi que la toiture. Les trois autres bâtiments sont:

Une poudrière, en pierre, dont la toiture est recouverte en zinc;

Une remise pour l'huile, en bois, peinturée en blanc;

Une remise pour le canon, en bois et peinturée en blanc.

Depuis l'inspection de ce phare, le 8 juin, le gardien a fait rapport au département (le 9 septembre) que le bâtiment faisait eau. Un menuisier a été envoyé sur les lieux avec ce qu'il fallait, et qui lui a fait les réparations nécessaires.

PHARE DE PORTNEUF (EN BAS DE QUÉBEC) RIVE NORD.

Lat. 48 37 0 N.; Long. 69 6 0 O.

(D. TREMLAY, gardien.)

Feu catoptrique blanc fixe; trois lampes No. 1 à mèche ronde, et deux lampes mammoth à mèche plate; réflecteurs de 20 pouces; carreaux de verre, $36 \times 28 \times \frac{3}{8}$ pouces. Il consomme environ 500 gallons d'huile par saison.

8 juin.—Débarqué les provisions et inspecté le phare, etc. Le tout trouvé en bon ordre. Le gardien s'est plaint de ce que le froid pénétrait dans la cave et l'on a fait faire les réparations nécessaires pour y remédier.

Remis un extincteur Babcock, avec une boîte de ce qu'il faut pour le recharger, et montré au gardien comment s'en servir.

Description du phare et des bâtiments de cette station.

Le phare et l'habitation sont un carré en bois peinturé en blanc, et la toiture est rouge. Les autres bâtiments sont—

Une remise pour l'huile, en bois et peinturée en blanc;

Un hangar, aussi en bois et de même couleur.

PHARE ET CANON D'ALARME DE BICQUET, VERS LE CENTRE DE CETTE ÎLE.

Lat. 48 25 18 N.; Long. 68 53 20 O.

(T. LEBEL, gardien.)

Feu tournant catoptrique et blanc, opérant sa révolution toutes les deux minutes; 21 lampes No. 1 à mèche plate; réflecteurs de 21 pouces; carreaux de verre, $29\frac{1}{2} \times 27 \times \frac{1}{4}$ pouces. Il consomme environ 500 gallons d'huile par saison. Le canon est tiré d'heure en heure pendant les brumes et tempêtes de neige. Il consomme environ 1,800 lbs. de poudre et une quantité proportionnelle d'amorces à friction.

11 juin.—Débarqué les provisions et inspecté le phare, canon d'alarme, etc. Trouvé le tout en bon ordre. Remis 12 réflecteurs, pour remplacer ceux endommagés par l'incendie l'été dernier, et ordonné au gardien de les mettre en place le plus tôt possible.

Description du phare et des bâtiments de cette station.

Ce phare est une tour de pierre lambrissée et peinte en blanc. Les autres bâtiments sont—

Une maison d'habitation en pierre dont le corps est peint en blanc et la toiture en rouge;

Une poudrière, en pierre, peinte en blanc et dont le toit est recouvert en zinc;

Un abri en bois pour le canon, avec compartiment pour l'huile. Ce bâtiment est aussi peint en blanc.

Au débarcadère, un hangar en bois aussi peint en blanc.

Pour l'usage du terrain de cette station, le gouvernement paie à W. D. Campbell, écrivain, de Québec, un loyer annuel de \$24.

PHARE ET CANON D'ALARME DE L'ÎLE VERTE, PARTIE NORD DE L'ÎLE.

Lat. 48 3 17 N.; Long. 62 36 10 O.

(G. LINDSAY, gardien.)

Feu catoptrique blanc fixe; 13 lampes No. 1 à mèche plate, réflecteurs de 21 pouces, carreaux de verre, 24 x 23 x $\frac{1}{4}$ pouces. Consommation de l'huile, environ 375 gallons par saison.

Le canon est tiré de demi-heure en demi-heure pendant les brouillards et tempêtes de neige. La consommation de poudre est d'environ 3,000 lbs. par saison, avec une quantité proportionnelle d'amorces à friction.

1^{er} juillet.—Débarqué les provisions et inspecté le phare, canon d'alarme, etc., et trouvé le tout en bonne condition.

Description du phare et des bâtiments de cette station.

Le phare est un bâtiment de pierre de forme octogone, lambrissé et peint en blanc. Les autres bâtiments sont:

Une habitation, en bois, peinte en blanc;

Une poudrière, en pierre, peinte en blanc;

Une écurie, avec grange y attenante, en bois et peinte en blanc;

Une remise pour le canon, en bois, peinte en blanc.

Le gouvernement possède là 30 acres de terre, qu'il a acheté de Peter Fraser écrivain, le 9 juin 1871, au prix de £150.

BATEAU-PHARE ET SIFFLET D'ALARME, RÉCIF DE L'ÎLE ROUGE,

Lat. 48 6 30 N.; long. 69 30 20 O.

(J. LÉVESQUE, gardien.)

Deux feux blancs fixes; l'un est catoptrique et produit par six lampes No. 2 à mèche ronde, et l'autre est dioptrique. Le premier est à 34 et l'autre à 22 pieds au-dessus du pont du navire, lequel est mouillé dans 10 brasses d'eau au nord-est de l'île.

Pendant les brumes et tempêtes de neige, le sifflet à vapeur se fait entendre dix secondes chaque minute.

Si pour quelque cause le bateau-phare est en dehors de sa station, le jour, ce fait est signalé par une boule au sommet du mât de l'avant, et la nuit par une lanterne ronde, qui lui donne l'apparence ordinaire d'un navire à l'ancre. En temps de brume ou quand les circonstances l'exigent, son sifflet se fait entendre irrégulièrement comme le fait un vapeur ordinaire.

2 août.—Hélé, le bateau-phare et son capitaine a répondu que tout était bien; qu'il aurait bientôt besoin de charbon, lequel lui a été expédié par le *Druid* le 16 août, date où je visitai moi-même le navire. Il est peint en rouge et sur chacun de ses flancs se voient en grandes lettres les mots *Red Island Lightship*.

(Rapport.)

QUÉBEC, 27 novembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai inspecté aujourd'hui la coque, la machine et la chaudière du bateau-phare de l'Ile-Rouge, lequel est actuellement pour l'hiver aux Estacades de Blais. J'ai trouvé le tout en bon état, sauf la chaudière, qui aura besoin d'être exhaussée, car elle est trop près de la soute au charbon. Il sera aussi nécessaire de rendre ses robinets étanches. Il faudra enlever le treuil à vapeur du *Napoléon III* et le remplacer par un nouveau. Il faudra aussi placer sous ce treuil, depuis la carlingue jusqu'au pont, trois ou quatre forts bandages de fer, pour empêcher que le treuil ne fasse osciller autant le pont. Le navire a été mis en bon état dans ses quartiers d'hiver.

WM. BARBOUR,
Mécanicien.

J. U. GREGORY, écr., agent,
Marine et Pêcheries, Québec.

PHARE DE L'ILE ROUGE.

Lat. 48 4 20 N.; Long. 69 32 56 O.

(E. FRASER, gardien.)

Feu catoptrique blanc fixe. Ce phare avait 24 lampes No. 1 à mèche plate mais on les a remplacées par douze lampes mammoth aussi à mèche plate; réflecteurs de 21 pouces; carreaux de verre, 30 x 27 x $\frac{1}{2}$ pouces.

J'ai moi-même visité le phare depuis ce changement, que l'on dit être une grande amélioration.

7 juin.—Provisions débarquées; phare, etc., inspectés, et trouvé le tout en bon ordre, à l'exception de l'appareil d'éclairage que l'on changeait alors.

Description du phare et des bâtiments de cette station.

Le phare est une tour en pierre avec toiture peinte en rouge. Les autres bâtiments sont :

Une habitation en brique blanche avec toiture rouge;

Une remise pour l'huile, en bois, peinte en blanc;

Un hangar en bois, de même couleur.

PHARE DE L'ILE AUX ALOUETTES, ENTRÉE DU SAGUENAY.

Lat. 48 5 30 N.; Long. 69 49 0 O.

(P. BOULLIAUM, gardien.)

Appareil catoptrique à feu blanc fixe; trois lampes mammoth à mèche plate; 16 réflecteurs de 20 pouces. Il consomme environ 120 gallons d'huile par saison. La remise à l'huile a été emportée par la tempête l'automne dernier et reconstruite ce printemps. Tout a été remis en bon ordre.

10 mai.—Provisions débarquées, phare inspecté et le tout trouvé en bon ordre.

Description du phare et des bâtiments de cette station.

Le phare, qui comprend le logement du gardien, est un bâtiment en bois dont le corps est peint en blanc et le toit en rouge. Il y a aussi une remise pour l'huile, en bois, peinte en blanc, sa toiture est rouge.

PHARES D'ALIGNEMENT DE TADOUSAC, ENTRÉE DU SAGUENAY.

Lat. 48 5 38 N. ; Long. 69 42 35 O.

(L. GUAY, *gardien*.)

Deux appareils catoptriques à feu blanc fixe, l'une à la Pointe-Noire, et l'autre 608 verges plus loin ; 2 lampes mammoth à mèche plate ; réflecteurs de 20 pouces.

Ces phares font éviter aux navires le récif Prince et la Batture aux Vaches. Appris le 7 juin que le phare de la Pointe-Noire avait brûlé, mais je n'ai pu connaître la cause de l'incendie. J'ai supposé, toutefois, qu'il était dû à un défaut de l'éclairage. La tour a été rebâtie et le phare fonctionne de nouveau.

14 août.—Débarqué les provisions, inspecté les phares et trouvé le tout en bonne condition.

Description des phares de cette station.

Ce sont deux tours carrées, en bois, peinturées en blanc. Le gardien habite celle de la Pointe-Noire, et à environ 200 verges de l'autre phare il y a une remise à l'huile en bois peinturée en blanc.

J'ai visité moi-même cette station.

PHARES D'ALIGNEMENT DE CHICOUTIMI, RIVIÈRE SAGUENAY.

Il y a dix lumières blanches fixes sur la grève et une sur le quai, produites par des lampes à mèche plate. Vu les plaintes contre l'insuffisance de ces lumières, j'en ai fait moi-même l'examen, après lequel j'ai commandé de nouvelles lampes et ordonné que chacune fut abritée contre le vent et la pluie. Un carreau de verre rouge a aussi été placé en face de la lumière du havre pour indiquer le quai.

PHARE DU POT-À-L'EAU-DE-VIE, SUR L'ÎLE.

Lat. 57 52 30 N. ; Long. 69 40 50 O.

(W. RICHARD, *gardien*.)

Appareil dioptrique à feu blanc fixe de quatrième ordre et une lampe mammoth à mèche plate ; carreaux de verre, $43 \times 28\frac{1}{2} \times \frac{1}{2}$ pouces. Il consomme environ 70 gallons d'huile par saison.

7 juin.—Provisions débarquées, phare inspecté et trouvé le tout en bon ordre.

Description des bâtiments de cette station.

Le phare, qui renferme l'habitation du gardien, est un carré en bois peinturé en blanc avec toit rouge. Il y a aussi une remise pour l'huile. Elle est en bois et peinturée en blanc.

PHARE DES GROS-PÈLERINS, SUR L'ÎLE.

Lat. 47 42 15 N. ; Long. 69 44 20 O.

(J. C. MARQUIS, *gardien*.)

Appareil catoptrique à feu blanc fixe et de quatrième ordre ; une lampe mammoth à mèche plate. Il consomme environ 70 gallons d'huile par saison.

7 juin.—Débarqué les provisions, inspecté le phare et trouvé le tout en bon ordre.

Description des bâtiments de cette station.

Le phare, qui renferme le logement du gardien, est en bois, couvert en brique. Le corps est couleur marron et le toit rouge.

Il y a aussi une remise pour l'huile. Elle est en bois et peinturée en blanc.

PHARE DE LA GRANDE-ILE, KAMOURASKA.

Lat. 47 38 20 N. ; Long. 69 51 40 O.

(J. R. DESJARDINS, *gardien.*)

Appareil catoptrique à feu blanc et à éclat se produisant toutes les 45 secondes, et opérant sa révolution toutes les minutes et demies ; quatre lampes No. 1 à mèche plate, deux sur chaque face ; réflecteurs de 22 x 16. Avant ce printemps le feu de ce phare était fixe.

6 juin.—Débarqué les provisions, inspecté le phare, etc., et trouvé le tout en bon ordre.

Le gardien a fait rapport que le chemin du débarcadère au phare s'effondre sur un côté et dit qu'il pourrait le faire réparer. Je pense que ce travail pourrait se faire pour environ \$40. Il a aussi demandé une nouvelle cuisine. Il en a une d'été, à environ 50 verges du phare, qui pourrait servir de remise à l'huile si on lui donne celle qu'il demande et dont il a grand besoin. Actuellement, l'huile est sur le troisième plancher, au-dessus de la lanterne, et je ne crois pas que cela devrait être lorsque le phare renferme le logement du gardien. Un autre inconvénient, c'est que depuis que l'appareil du phare a été changé cette chambre est trop petite pour contenir l'huile qu'il consomme. Il faudra aussi donner un aide au gardien, un feu tournant exigeant une surveillance continuelle.

Description du phare et des bâtiments de cette station.

Le phare et l'habitation sont un carré en bois dont le corps est peinturé en blanc et le toit en rouge. Les autres bâtiments sont—

Une remise pour l'huile, en bois, peinturée en blanc ;

Au débarcadère, un hangar en bois, aussi peinturé en blanc.

Le département a fait construire cet été la cuisine dont il est plus haut question.

PHARE DE LA POINTE-AUX-ORIGNAUX, RIVIÈRE OUELLE, KAMOURASKA.

Lat. 47 22 36 N. ; Long. 70 1 43 O.

Appareil catoptrique à feu rouge fixe ; trois lampes mammoth à mèche plate ; réflecteurs de 20 pouces ; carreaux de verre, 36 x 30. Ce phare est neuf et fonctionne depuis ce printemps.

6 juin.—Provisions débarquées, appareil inspecté et trouvé le tout en bon ordre, mais en examinant le bâtiment j'ai vu qu'il n'était pas à l'épreuve de la pluie. Cela est dû à une mauvaise construction et à ce que le bois employé n'était pas sec. La chambre inférieure n'est pas doublée et la tour aura besoin d'être couverte en feutre, en bardeau et peinturée, car beaucoup de ses planches se sont fendues. J'ai aussi remarqué que les tables des lampes n'étaient pas couvertes en zinc. Lorsqu'un phare est construit sur un quai, toutes les précautions devraient être prises, car, dans le cas d'incendie du phare, le quai est aussi exposé à la destruction.

On a envoyé là des charpentiers, qui ont fait les réparations nécessaires et construit une remise pour l'huile.

Description des bâtiments de cette station.

Le phare et l'habitation sont un carré en bois dont le corps est peinturé en blanc et la toiture en rouge.

La remise à l'huile est en bois et peinturée en blanc.

PHARE DU CAP-AUX-OIES.

Il est en voie de construction et pourra être allumé cet automne.

PHARE DE LA BAIE ST. PAUL.

On est en voie de l'établir sur le nouveau quai et il sera allumé cet automne.

BATEAU-PHARE ET SIFFLET D'ALARME DE LA TRAVERSE D'EN BAS.

Lat. 47 22 10 N.; Long. 70 14 50 O.

(J. GOURDEAU, *gardien*.)

Une lumière dioptrique fixe à chaque mât. Lorsque, pour quelque cause ce navire quitte sa station, il ne montre qu'une lumière, et, durant le jour, une boule rouge se voit à son grand mât.

Le sifflet d'alarme se fait entendre, pendant les brouillards, les brumes et les tempêtes de neige, durant 12 secondes par minute, chaque sonnerie étant séparée par un intervalle de 48 secondes.

10 mai.—Provisions mises à bord, navire et appareils d'éclairage inspectés. Trouvé le tout en bon ordre.

Le navire est peinturé en rouge et de chaque côté on lit les mots: *Traverse Lightship*.

BATEAU-PHARE DE LA TRAVERSE D'EN BAS.

(Rapport.)

Québec, 19 novembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai examiné aujourd'hui dans ses quartiers d'hiver, à la cale brevetée de G. Davis, Pointe Lévis, la coque, la machine et la chaudière du bateau-phare de la Traverse-d'en-Bas. J'ai vu que le fond du navire était partout éraillé et qu'il y faudrait quelques nouveaux rivets. La machine et la chaudière sont bien nettoyées et en bon ordre. Sur le sommet de la boîte à feu, il y a une petite fissure qu'il faudra faire disparaître au printemps. Les robinets demandent aussi à être étanchés. Il sera de même nécessaire de nettoyer et peindre les parois des soutes à charbon, ainsi que quelques autres parties de l'intérieur du navire pendant qu'il est sur la cale; mais il est en bon ordre pour y passer l'hiver.

WM. BARBOUR,
Mécanicien.

J. U. GREGORY, écr., agent,
Marine et Pêcheries, Québec.

BATEAU-PHARE DE LA TRAVERSE D'EN-HAUT, EXTRÉMITÉ NORD-OUEST DE BATTURE DE ST. ROCH.

Lat. 47 19 50 N.; Long. 70 16 0 O.

(M. DECHÊNE, *gardien*.)

Deux feux dioptriques fixes; une lanterne 8 pieds au-dessus de l'autre. Consomment environ 50 gallons d'huile par saison. Quand le navire quitte sa station, on ne voit que la lumière du mât de l'avant, et, pendant le jour, la boule à la tête du mât est descendue. Une cloche se fait entendre pendant les brouillards, brumes et tempêtes de neige.

10 mai.—Provisions mises à bord, et navire inspecté. Trouvé le tout en bon ordre. Le navire est peinturé en rouge, et sur chacun de ses mâts le mot *Lightship*. Un nouveau navire serait nécessaire.

PHARE DES PILIERS DE PIERRE, SUR L'ÎLE.

Lat. 47 12 25 N.; Long. 70 21 26 O,

(D. BABIN, *gardien*.)

Appareil catoptrique à feu tournant et blanc, opérant sa révolution toutes les minutes et demie; 15 lampes No. 1 à mèche plate; réflecteurs de 22 pouces; carreaux de verre, 24 x 23 x $\frac{1}{4}$ pouces. Consomme environ 350 gallons d'huile par saison.

6 juin.—Provisions débarquées, phare inspecté et trouvé le tout en bon ordre, à l'exception de quelques pièces de l'engin qui sont beaucoup usées. J'ai dit au gardien de les envoyer à Québec à l'automne pour les faire renouveler.

Description du phare et des bâtiments de cette station.

Le phare est une tour ronde en pierre avec toiture rouge. Les autres bâtiments sont—

Une maison d'habitation, en pierre, peinte en blanc, avec toit rouge.

Un hangar et une remise en bois peints en blanc.

TOUR DU ROCHER ALGERNON, PRÈS DES PILIERS.

Un quai et un puissant appareil d'éclairage sont en voie de construction à cet endroit. On s'attend à ce qu'il pourra être utilisé cette saison.

PHARE DE L'ÎLE AUX GRUES, SUR L'ÎLE.

Lat. 47 3 0 N.; Long. 70 34 30 O.

(G. PAINCHAUD, gardien.)

Appareil catoptrique à feu blanc fixe; cinq lampes mammoth à mèche plate; réflecteurs de 22 pouces; carreaux de verre, 16 x 14 x $\frac{1}{4}$ pouces. Sa consommation est d'à peu près 200 gallons par saison.

6 juin.—Provisions débarquées, phare inspecté et trouvé le tout en bon ordre. Laisse deux charpentiers et des matériaux pour réparer le quai et les garde-fou.

Description des bâtiments de cette station.

Le phare, qui renferme le logement du gardien, est en bois, peint en blanc et situé sur le quai.

Il y a aussi une remise à l'huile, en bois et peinte en blanc.

PHARE DE BELLECHASSE, RIVE SUD.

Lat. 46 56 0 N.; Long. 70 46 0 O.

(E. THIVIERGE, gardien.)

Lumière catoptrique blanche fixe; cinq grandes lampes à mèche plate, réflecteurs de 22 pouces: dimensions des verres, 16 x 14 x $\frac{1}{4}$; consomme environ 180 gallons d'huile par saison.

6 juin.—Les approvisionnements ont été débarqués et les feux examinés, etc.; le tout trouvé en bon état.

Le gardien dit que le phare fait eau. Je lui ai donné ordre de clouer et mastiquer quelques-unes des planches du revêtement, puis de les peindre.

Description du phare et des bâtiments de cette station.

Le phare et le logement du gardien forment un bâtiment carré en bois peint en blanc, avec toit rouge. Il y a aussi une remise pour l'huile, en bois, peinte en blanc.

PHARE DE LA MONTÉE DU LAC, RIVE NORD.

Lat. 47 7 40 N.; Long. 74 42 30 O.

(E. SIMARD, gardien.)

Un feu fixe blanc catoptrique; une lampe à mèche plate No. 1 et une à mèche circulaire No. 1; réflecteurs de 20 pouces; consomme environ 60 gallons d'huile par saison. On a fait disparaître le feu qui éclairait dans la direction de l'ouest, parce qu'il nuisait aux feux d'alignement.

6 juin.—Les provisions ont été débarquées, et les feux examinés, etc. Le tout trouvé en bon ordre.

Description du phare et des batiments à cette station.

Le phare est un bâtiment carré en bois, peinturé en blanc, avec un toit rouge. Les autres constructions consistent en un logement pour le gardien et un hangar à l'huile, en bois, peinturés en blanc.

Les deux feux d'alignement se trouvent un peu au nord du phare et s'élèvent sur une charpente en bois, avec chacun une grande lampe à mèche plate, et des réflecteurs de 20 pouces.

FEUX D'ALIGNEMENT DE LA TRAVERSE DU CHENAL NORD.

Lat. 47 12 N. ; Long. 70 45 19 O.

Lat. 47 24 N. ; Long. 70 44 51 O.

J. MARCEAU, }
J. LEPAGE, } *gardiens.*

Deux feux d'alignement à une distance de 1,379 verges, à St. François, extrémité-est de l'île d'Orléans. Ils indiquent le chenal entre les Sables à l'ouest et la broche de la Traverse. Les deux feux sont blancs fixes catoptriques à mèche ronde No. 1, avec des réflecteurs de 20 pouces.

12 juin.—Les provisions ont été débarquées et les feux examinés ; les planches du revêtement ne sont pas étanches, et il faudrait les peindre ainsi que l'intérieur de la lanterne. Il n'y a pas d'étain sous les poêles dans ces deux tours. Je crois qu'il serait bon d'envoyer un homme pour peindre et poser l'étain sous les poêles comme précaution contre le feu.

Le département a fait exécuter depuis les réparations nécessaires et les feux sont maintenant en bon ordre.

Description du phare et des batiments à cette station.

Les phares et les maisons d'habitation réunies forment des bâtiments carrés en bois, peinturés en blanc. Les hangars à l'huile sont reliés aux phares.

Le gouvernement a acheté de M. François Lemelin, de St. François, un morceau de terre de 60 pieds carrés, sur lequel il a érigé une tour, le 4 mars 1876, moyennant la somme de \$25.00. George Larue, écr., notaire public.

Il a aussi acquis de M. Joseph Marceau, de St. François, moyennant la somme de \$30.00, un morceau de terre de 60 pieds carrés, sur lequel a été construite la tour supérieure. Cet achat a eu lieu le 29 février 1876, George Larue, écuier, agissant comme notaire.

PHARE DE LA POINTE ST. JEAN, ILE D'ORLÉANS.

Lat. 46 55 20 N. ; Long. 70 53 30 O.

(C. LANGLOIS, *gardien.*)

Un feu blanc catoptrique à révolutions, varié par des éclats de trente secondes en trente secondes ; deux lampes, dont une No. 1 à mèche circulaire, et une autre grande à mèche plate ; réflecteurs, 21 pouces ; dimensions des verres, 36 x 28 x $\frac{5}{8}$ pouces.

12 juin.—Provisions débarquées, feux et appareil d'éclairage examinés : le tout trouvé en bon ordre. Le quai a été beaucoup endommagé durant les tempêtes, l'automne dernier, mais les réparations nécessaires ont été exécutées, et il est maintenant en bon état.

Description du phare et des batiments à cette station.

Le phare et le logement du gardien forment un bâtiment carré en bois, peinturé

en blanc. Il y aussi un hangar à l'huile, en bois, peinturé en blanc, il a été construit durant l'été sur le quai.

PHARE DE LA POINTE ST. LAURENT, ILE D'ORLÉANS.

Lat. 46 51 50 N.; Long. 71 0 40 O.

(J. CHABOT, *gardien.*)

Un feu fixe blanc catoptrique; cinq grandes lampes à mèche plate; réflecteurs de 18 pouces; dimensions des verres, $26\frac{1}{4} \times 16\frac{1}{4}$ pouces; consomme environ 180 gallons d'huile par saison.

12 juin.—Provisions débarquées, feux examinés, etc.; le tout trouvé en bon ordre.

Description du phare et des bâtiments à cette station.

Le phare et le logement du gardien sont construits en bois, peinturés en blanc, et situés à l'extrémité du quai. Le hangar à l'huile est situé dans la partie inférieure du bâtiment.

BOUÉES.

Ce district compte soixante et onze bouées entre l'île Rouge et le cap Santé, sur le Saint-Laurent, les rivières Chicoutimi et Saguenay, les îles de la Madeleine, le bassin de Gaspé et la baie des Chaleurs. Dans le fleuve, elles sont souvent endommagées ou déplacées par les navires, et il faut y veiller avec soin, ce qui nécessite plusieurs voyages d'un des steamers fédéraux, qui est immédiatement envoyé lorsque cette division reçoit avis de ces accidents. Sur le fleuve St. Laurent, toutes les bouées noires sont du côté sud du chenal, à l'exception de celles de Beaujeu et l'île Blanche, de chaque côté desquelles les navires peuvent passer; à celle de Vache, près du Saguenay, on ne peut passer que du côté sud. Les bouées rouges sont placées au côté nord du chenal. Les blanches et celles à carreaux indiquent des rochers ou extrémités de batteries, et l'on peut les passer de l'un ou de l'autre côté, excepté la blanche et celle à carreaux en vue de Saguenay, au nord desquelles l'on doit passer. Les bouées vertes indiquent un navire sombré; celle qui indiquait le naufrage de la barque *Preciosa* a été enlevée, car il ne reste plus vestige du naufrage. Une bouée noire a été placée sur un banc récemment découvert à trois quarts de mille en face de l'île aux Grues et elle est ancrée à trois brasses à l'eau basse. Le phare de l'île aux Grues éclaire dans la direction N. par E. $\frac{1}{2}$ E.

Une bouée noire a été placée en vue de Berthier, et une autre en vue de Paspébiac, Baie des Chaleurs, pour l'utilité des vapeurs à passagers. Une boue noire a été placée à la rivière au Renard pour indiquer l'entrée du havre, et une autre à Pointe Cock, à environ cinq milles en aval de la Pointe-au-Père, pour indiquer la pointe. On a inscrit sur cette bouée en lettres blanches les mots "Cock Point." Il y a aussi trois bouées à la baie de New Richmond, Baie des Chaleurs, savoir: une bouée noire à l'ouest des places de lestage; une bouée rouge à l'est du havre et une bouée blanche à l'entrée du havre. J'ai visité ces bouées qui sont sous les soins de M. Montmorency, et je les ai trouvés en bon ordre.

BALISES.

Les balises sous la surveillance de cette agence sont au nombre de cinquante-cinq.

Celles placées sur le fleuve servent de reconnaissances pour la pose des bouées, et d'amarques pour guider les navires en remontant ou en descendant le chenal. Vu l'inégalité générale de la côte sur l'île Anticosti ainsi qu'entre le cap Chatte et le cap Rosier, ces balises ont pour but de permettre aux navires de reconnaître leur position. Les deux sur la côte du Labrador signalent aussi des points de cette côte et indiquent les entrées des baies de Bonne-Espérance et de Coacochoo, deux excellents havres de refuge.

La balise de l'Islet aux Allouettes a été enlevée, et remplacée par le phare.
Les cinquante-cinq balises sont en bon ordre et distribuées comme suit :—

- 1 à Saint-Vallier.
- 11 à l'île aux Grues.
- 2 à l'île aux Oies.
- 1 au Pilier-de-Bois.
- 1 à la pointe de Saint-Jean.
- 4 à Saint-Roch.
- 2 à la grosse île de Kamouraska.
- 2 à l'île aux Lièvres.
- 1 à Cacouna.
- 3 à l'île Verte.
- 2 à l'île Rouge.
- 3 au Saguenay.
- 3 à l'île du Bic.
- 2 à Saint-Fabien.
- 4 sur l'île Anticosti, côté sud.
- 3 côté nord.
- 2 sur la côte du Labrador.
- 5 entre le cap Chatte et le cap Rosier.
- 2 à Saint-François, île d'Orléans.
- 1 au cap Rouge, Montée-du-Lac.

Total 55

PHARE DE ST. ANTOINE, RIVE SUD.

Lat. 46 39 40 N.; Long. 71 36 10 O.

(L. LAFLEUR, *gardien*.)

Appareil catoptrique à feu blanc fixe ; deux lampes No. 1 à mèche ronde ; réflecteurs de 17 pouces. Il consomme environ 120 gallons d'huile par saison.

30 mai.—Débarqué les provisions, inspecté le phare, etc., et trouvé le tout en bon ordre.

Description des bâtiments de cette station.

Le phare est un carré en bois peinturé en blanc. La remise à l'huile en fait partie.

Le gouvernement a acheté de M. François Xavier Bergeron, de la paroisse de St. Giles, un arpent en superficie, avec droit de passage, au prix de £62 10s. A. Côté, écr., N. P. Le contrat de vente porte la date du 26 décembre 1854.

PHARE DE STE. CROIX, RIVE SUD.

Lat. 46 37 45 N.; Long. 71 44 10 O.

(J. THURBER, *gardien*.)

Appareil catoptrique à feu blanc fixe ; deux lampes No. 1 à mèche ronde ; réflecteurs de 17 pouces. Il consomme à peu près 120 gallons d'huile par saison.

30 mai.—Débarqué les provisions, inspecté le phare, etc., trouvé l'appareil en bon ordre, mais la tour a besoin d'être lambrissée et la lanterne réparée.

Ces réparations ont été faites cet été et le bâtiment est aujourd'hui en bonne condition.

Description des bâtiments de cette station.

Le phare et le logement du gardien sont un carré en bois peinturé en blanc. La chambre à l'huile est dans le phare.

Le gouvernement paie à M. C. Durocher un loyer annuel de \$6 pour la langue de terre près du phare, et cela tel que consenti par sa lettre à la Maison de la Trinité de Québec, en date du 24 septembre 1863. Il a renoncé verbalement à toute réclamation contre le lot sur lequel le phare est établi près de la grève.

PHARE DE PORTNEUF, RIVE NORD (EN AMONT DE QUÉBEC.)

Lat. 46 41 48 N. ; Long. 71 52 10 O.

(F. RODRIGUE, gardien.)

Deux appareils catoptriques à feu blanc fixe, placés à environ 180 verges l'un de l'autre, celui d'en haut a une lampe mammothe à mèche plate, avec réflecteurs de 16 pouces ; celui d'en bas, deux lampes No. 1 à mèche ronde, avec deux réflecteurs, l'un de 22 pouces, l'autre de 20. Il consomme environ 200 gallons d'huile par saison.

Description des bâtiments de cette station.

Le phare et l'habitation sont un carré en bois peinturé en blanc. Les autres bâtiments sont :

Une remise à l'huile, en bois, peinturée en blanc.

Une grange et écurie, en bois, peinturées en blanc.

Le gouvernement a acheté de M. Joseph Poliquin, de Portneuf, cent pieds de front (mesure française) sur 200 de profondeur, avec un bâtiment dessus, pour la somme de £125. Errol B. Lindsay, Ecr., N. P. Le contrat de vente est daté du 20 avril 1847.

PHARE DE LA POINTE PLATON, RIVE SUD.

Lat. 46 39 13 N. ; Long. 71 53 3 O.

(P. BEAUDET, gardien.)

Deux appareils catoptriques à feu blanc fixe placés à 169 verges de distance. La tour supérieure a une lampe No. 1 à mèche ronde ; un réflecteur de 20 pouces ; carreaux de verre, 34 x 32 x $\frac{1}{8}$ pouces. La tour inférieure est pourvue d'une lampe et d'un réflecteur pareils, mais ses carreaux de verre sont de 24 x 24 x $\frac{1}{8}$ pouces. L'huile consommée par ces deux phares est d'environ 150 gallons par saison.

30 mai.—Provisions débarquées, phares, etc., inspectés et trouvé le tout en bon ordre.

Description des phares de cette station.

Ce sont deux carrés en bois peinturés en blanc, et la remise à l'huile fait partie de l'un deux.

Le gouvernement a acquis de M. Michel Gauron un morceau de terre se terminant en pointe et contenant un arpent, plus ou moins, pour £27 10s. Théodore Doucet, écr., N. P., Montréal. Le contrat de vente est daté du 10 janvier 1851.

PHARE DE L'ILET RICHELIEU, RIVE SUD DE L'ILET.

Lat. 46 38 30 N. ; Long. 71 54 51 O.

(H. BLAIS, *gardien*.)

Appareil catoptrique à feu blanc fixe ; deux lampes mammoth à mèche plate ; réflecteurs de $14\frac{1}{2}$ et de $15\frac{1}{2}$ pouces ; carreaux de verre, $36 \times 36 \times \frac{1}{8}$ pouces. Il consomme à peu près 50 gallons d'huile par saison.

30 mai.—Débarqué les provisions, inspecté le phare, etc., où tout était en bon ordre ; mais la lanterne étant trop petite, j'ai demandé qu'elle fut remplacée par une plus grande, ce que le département a fait faire. Comme il faut tenir l'huile dans le phare, le gardien s'est plaint de ce que son odeur gâtait ses provisions, et le département a fait faire en conséquence une remise à l'huile attenante au phare.

Description des bâtiments de cette station.

Le phare et l'habitation du gardien sont un carré en pierre peinturé en blanc. Il y a aussi une remise à l'huile ; en bois, peinturée en blanc.

PHARE INFÉRIEUR DE LOTBINIÈRE, RIVE SUD.

Lat. 0 0 0 N. ; Long. 0 0 0 O.

(O. BEAUDET, *gardien*.)

Appareil catoptrique à feu blanc fixe ; une lampe mammoth à mèche plate ; réflecteur de 14 pouces ; carreaux de verre, $36 \times 36 \times \frac{1}{8}$ pouces. Il consomme à peu près 50 gallons d'huile par saison.

Description du phare de cette station.

C'est un carré en bois peinturé en blanc.

Le gouvernement a acheté de M. O. Beaudet, un lopin de terre de 25 pieds de large sur 50 de long, avec droit de passage, pour la somme de \$50. H. C. Austen, écr., M.P. Date du contrat de vente, 19 juillet 1875.

PHARE SUPÉRIEUR DE LOTBINIÈRE, RIVE SUD.

Lat. 0 0 0 N. ; Long. 0 0 0 O.

(O. C. DE LACHEVROTIÈRE, *gardien*.)

Appareil catoptrique à feu blanc fixe ; une lampe mammoth à mèche plate ; réflecteur de 14 pouces ; carreau de verre, $33 \times 36 \times \frac{1}{8}$ pouces. Il consomme environ 50 gallons d'huile par saison. A environ deux acres de ce phare, et sur le côté, une belle et grande épinette blanche a été conservée comme balise pour la navigation du Richelieu. Trente pieds carrés autour de cet arbre ont été retenus, ainsi que le droit de passage.

29 mai.—Débarqué les provisions, inspecté le phare, etc., et trouvé le tout en bon ordre.

Description du phare de cette station.

C'est un carré en bois peinturé en blanc et contenant un compartiment pour l'huile.

Le gouvernement a acheté du propriétaire, M. O. C. de LaChevrotière, 30 pieds carrés de terrain sur lequel le phare est placé,—droit de passage compris,—pour la

somme de \$100; de M. Clément Charles Lair, de la même paroisse, 20 pieds carrés, avec l'arbre d'épinette blanche qui s'y trouve et qui sert de balise, et le droit de passage, pour la somme de \$20. H. C. Austin. Ecr., N. P. Date du contrat de vente, 11 mai 1875.

PHARE DE LA RIVIÈRE DUCHÊNE, RIVE SUD.

Lat. 0 0 0 N.; Long. 0 0 0 O.

(O. LANGLOIS, gardien.)

Appareil catoptrique à feu blanc fixe; deux lampes No. 1 à mèche plate; réflecteurs de 14 pouces; carreaux de verre, $34\frac{1}{2} \times 29 \times \frac{1}{8}$ pouces. Il consomme à peu près 50 gallons d'huile par saison.

29 mai.—Débarqué les provisions, inspecté le phare, etc., et trouvé le tout en bon ordre.

Description du phare de cette station.

Le phare est un carré en bois peinturé en blanc. A l'intérieur se trouve un compartiment pour l'huile.

A cette station le gouvernement possède un lopin de terre de 30 pieds carrés, avec droit de passage, acheté à la veuve Langlois. Contrat fait par M. De Lachevrotière, notaire, Lotbinière.

PHARE DES GRONDINES, RIVE NORD.

Lat. 46 35 49 N.; Long. 72 4 12 O.

(Tour supérieure, E. TROTIER, gardien; tour inférieure, J. TROTIER.)

Deux appareils catoptriques à feu blanc fixe placés à 1,350 verges de distance. Celui de la tour supérieure a une lampe mammothe à mèche plate avec un réflecteur de 20 pouces, et une lampe No. 1 à mèche plate avec un réflecteur de 15 pouces; carreaux de verre, $32 \times 40 \times \frac{1}{8}$ pouces. La tour inférieure a un semblable appareil, mais ses carreaux de verre sont de $20 \times 38 \times \frac{1}{8}$ pouces. Ils consomment chacun environ 70 gallons d'huile par saison.

Comme l'on s'est plaint de l'insuffisance de ces phares, j'ai fait ajouter les deux lampes No. 1 plus haut mentionnées. Les lanternes ont été agrandies et les tours repeinturées cet été.

29 mai.—Débarqué les provisions, inspecté les phares, etc., et trouvé le tout en bon ordre.

Description des phares de cette station.

Ce sont deux carrés en bois, peinturés en blanc, ayant chacun un compartiment pour l'huile.

Le gouvernement a acheté des deux gardiens de ces phares deux terrains de 24 pieds carrés, avec droit de passage—sur lesquels ces tours sont construites.

PHARES DU CAP CHARLES, RIVE SUD.

Lat. 46 33 39 N.; Long. 72 4 15 O.

(F. BOISVERT, gardien.)

Deux appareils catoptriques à feu blanc fixe, séparés par une distance de 80 verges. La tour supérieure a une lampe mammothe et une lampe No. 1, toutes deux à mèche plate, avec réflecteurs de 20 et 14 pouces; carreaux de verre, $28 \times 36\frac{1}{8}$ pouces. La tour inférieure a deux lampes No. 1 à mèche plate, avec réflecteurs de 15 pouces; carreau de verre, $28 \times 35\frac{1}{8}$ pouces. Ces lampes consomment environ 50 gallons d'huile par saison.

29 mai.—Les approvisionnements sont débarqués, les phares, etc., inspectés et trouvés en bon état.

Description des phares.

Les phares sont deux édifices carrés, en bois, et peints en blanc.

Le gouvernement paie au gardien, qui est propriétaire du terrain sur lequel sont bâtis les phares, \$10 par année, pour loyer et droit de passage.

PHARE DE SAINT-PIERRE LES BECQUETS, RIVE SUD.

Lat. 46 30 28 N.; Long. 72, 12 30 O.

(S. FRANCEUR, gardien.)

Feu fixe et blanc; appareil catoptrique; une lampe à mèche plate No. 1 et une lampe à mèche ronde No. 1 avec réflecteurs de 15 pouces; dimensions des verres, 38 x 27½ x ½; consomme environ 70 gallons d'huile par saison.

29 mai.—Les approvisionnements sont débarqués, le phare inspecté et trouvé en bon état.

Description du phare.

Le phare, qui sert en même temps de remise pour l'huile, est un bâtiment carré, en bois, peinturé en blanc.

Le gouvernement a acheté de Michael William Baby, écr., de la cité de Québec, un lopin de terre carré, d'environ 25 pieds de côté pour la somme de £50. Acte de vente en date du 17 juin 1864, devant T. Doucet, écr., N. P.

Le gouvernement a aussi acheté de M. F. X. O. Méthot, propriétaire du terrain avoisinant, un autre lopin de terre de 12 pieds de côté, pour les besoins du phare.

PHARE DE BATISCAN, RIVE NORD.

Lat. 46 30 16 N.; Long. 72 14 52 O.

(J. FUGÈRE, gardien.)

Feu fixe et blanc; appareil catoptrique; une lampe No. 1 à mèche plate double réflecteur de 15 pouces; dimension des verres, 36 x 36 x ½: consomme environ 50 gallons d'huile par saison.

29 mai.—Les approvisionnements sont débarqués, le phare inspecté et trouvé en bon état.

Description du phare.

Le phare est un petit bâtiment carré, en bois, peinturé en blanc. Il sert en même temps de remise pour l'huile.

Le gouvernement paie \$6 de loyer annuel au gardien, qui est le propriétaire du terrain sur lequel est construit le phare.

PHARE DE BATISCAN, RIVE NORD.

LAT. 46 30 16 N.; Long. 74 14 52 O.

(J. MARCHAND, gardien.)

Feu fixe et blanc; appareil catoptrique; une lampe à mèche plate double No. 1 avec réflecteur de 15 pouces; dimensions des verres, 36½ x 36½ x ½: consomme environ 50 gallons d'huile par saison.

29 mai.—Les approvisionnements sont débarqués, le phare inspecté et trouvé en bon état, à l'exception du toit de la tour qui a besoin de réparation. Ce toit a été réparé depuis par ordre de l'administration.

Description du phare.

Le phare est un bâtiment carré, en bois, peinturé en blanc; il sert aussi de remise pour l'huile. Le gardien est le propriétaire du terrain sur lequel est construit le phare, et reçoit \$6 du gouvernement comme loyer annuel.

PHARE DE LA POINTE-AUX-CITROUILLES, RIVE NORD.

(C. BRUNEL, *gardien.*)

Ce feu, qui est temporaire, est fixé au sommet d'une charpente; est destiné à indiquer la pointe. Feu fixe blanc. Le besoin d'une tour et d'une lanterne avec deux lampes se fait grandement sentir.

PHARE DE CHAMPLAIN, RIVE NORD.

Lat. 46 24 34 N.; Long. 72 20 32 O.

(N. HARDY, *gardien.*)

Feu fixe et blanc; appareil catoptrique; deux lampes à mèche plate de très-grandes dimensions avec réflecteurs de 18 pouces; dimensions des verres, $35 \times 27 \times \frac{1}{8}$: consomme environ 100 gallons d'huile par saison.

29 mai.—Les approvisionnements sont débarqués, le phare inspecté et trouvé en bon état.

Description du phare.

Le phare est un petit bâtiment carré, en bois, qui sert aussi de hangar pour l'huile.

PHARES DU CAP DE LA MADELEINE, RIVE NORD.

Lat. 46 23 46 N.; Long. 72 27 18 O.

(P. MANUEL, *gardien.*)

Feux fixes et blancs, à 200 verges de distance l'une de l'autre; appareils catoptriques. Tour supérieure, une lampe à mèche plate No. 1, réflecteur de 15 pouces; dimensions des verres, $30\frac{1}{2} \times 36\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$. Tour inférieure, une lampe à mèche plate No. 1, réflecteur de 15 pouces; dimensions des verres, $30\frac{1}{2} \times 36\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$. Les deux phares consomment environ 50 gallons d'huile par saison.

29 mai.—Les approvisionnements sont débarqués, le phare inspecté et trouvé en bon état.

Description des phares.

Les phares sont de petits bâtiments carrés, en bois, peinturés en blanc. Ils servent aussi de remises pour l'huile.

Le gouvernement a acheté de M. Joseph Moïse Denoncour un lopin de terre carré de 25 pieds de côté, pour la somme de £3. Acte de vente en date du 14 septembre 1857, devant T. Doucet, écr., N. P., Montréal.

PHARES DU CAP DE LA MADELEINE.

Lat. 46 23 46 N.; Long. 72 28 38 O.

(P. MONTPLAISIR, *gardien.*)

Feux fixes et blancs, à 235 verges de distance l'un de l'autre; appareils catoptriques. Tour supérieure, une lampe à mèche circulaire No. 2; réflecteur de 20 pouces; dimensions des verres, $36 \times 36 \times \frac{1}{8}$. Tour inférieure, une lampe à mèche circulaire No. 2, réflecteur de 20 pouces; dimensions des verres, $28 \times 35 \times \frac{1}{8}$. Les deux feux consomment environ 100 gallons d'huile par saison.

27 mai.—Les approvisionnements sont débarqués, le phare inspecté et trouvé en bon état.

Description des phares.

Les phares sont de petits bâtiments carrés, en bois, peints en blanc, qui servent aussi de remises pour l'huile.

Le gardien est le propriétaire du terrain sur lequel sont construits les phares et reçoit \$12 du gouvernement comme loyer annuel.

PHARES DE LA POINTE ST. FRANÇOIS, RIVE NORD.

Lat. 46 16 20 N. ; Long. 72 37 15 O.

(C. DUVAL, gardien.)

Feux fixes et blancs ; appareils catoptriques. Tour supérieure, deux lampes à mèche plate No. 1, réflecteurs de 15 pouces ; dimension des verres, $20 \times 32 \times \frac{1}{8}$. Tour inférieure, une lampe à mèche plate No. 1, réflecteur de 15 pouces ; dimension des verres, $27 \times 31\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$. Ces feux consomment environ 70 gallons d'huile par saison. Ils sont éteints en hiver.

27 mai.—Les approvisionnements sont débarqués, les phares inspectés et trouvés en bon état.

Description des phares.

Les phares sont des bâtiments octogones, en bois, peints en blanc, qui servent en même temps de remises pour l'huile.

PHARE DE LA POINTE DU LAC, RIVE NORD

Lat. 46 16 50 N. ; Long. 72 40 22 O.

(M. PAQUIN, gardien.)

Feu fixe et blanc ; appareil catoptrique ; une lampe à mèche plate No. 1, réflecteur de 15 pouces : consomme environ 25 gallons d'huile par saison.

27 mai.—Les approvisionnements sont débarqués, le phare inspecté et trouvé en bon état.

Description du phare.

Ce phare est un bâtiment octogone, en bois, peint en blanc, qui sert en même temps de remise pour l'huile.

Le gouvernement a acheté de M. Médard Paquin de la paroisse de la Pointe du Lac le lopin de terre d'environ 20 pieds x 70 pieds, mesure française, sur lequel est construit le phare, pour la somme de £7 10s. 0d. Acte de vente en date du 19 mai 1857, devant T. Doucet, écr., N. P.

FEU FLOTTANT NO. 3, LAC ST. PIERRE.

Lat. 46 15 56 N. ; Long. 72 42 18 O.

(AMÉDÉE MAGNAN, gardien.)

Feu fixe et blanc ; appareil catoptrique ; trois lampes à mèche plate No. 1, avec réservoir ; dimensions des verres, $26\frac{1}{2} \times 26\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$; consomme environ 120 gallons d'huile par saison.

A cause des glaces, le bateau qui porte ce feu laisse ce poste à l'approche de l'hiver et est mis en hivernement à Sorel.

27 mai.—Les approvisionnements sont remis au gardien ; le feu et le bateau qui le porte, sont inspectés et trouvés en bon état. Trente brasses de chaîne de réserve sont aussi laissées au gardien.

Description du havre.

Ce bateau est peinturé en rouge.

EEU FLOTTANT NO. 2. LAC ST. PIERRE.

Lat. 46 11 39 N. ; Long. 72 53 20 O.

(HECTOR Fiset, gardien.)

Feu fixe et blanc ; appareil catoptrique ; une lampe à mèche ronde de très-grande dimension ; verres, $26\frac{1}{2} \times 26\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$: consomme environ 120 gallons d'huile par saison.

A cause des glaces, le bateau qui porte ce feu laisse ce poste, à l'approche de l'hiver, et est mis en hivernement à Sorel.

27 mai.—Les approvisionnements sont remis au gardien ; le feu et le bateau qui le porte sont inspectés et trouvés en bon état ; mais avant que le bateau ne puisse être remis en place au printemps, il faudra en renouveler le bastingage, le lambrassage et le pont.

Description du bateau.

Ce bateau est bâti comme les deux autres et est peinturé en rouge. On a pris des mesures pour que la profondeur de l'eau sur les battures du lac St. Pierre soit indiquée avec exactitude.

FEU FLOTTANT NO. 1, LAC ST. PIERRE.

Lat. 46 9 39 N. ; Long. 72 56 50 O.

(A. AUGER, gardien.)

Feu fixe et blanc ; appareil catoptrique ; une lampe à mèche ronde de très-grande dimension ; verres, $26\frac{1}{2} \times 26\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$: consomme environ 120 gallons d'huile par saison.

A cause des glaces, le bateau qui porte ce feu laisse ce poste à l'approche de l'hiver et est mis en hivernement à Sorel.

27 mai.—Les approvisionnements sont remis au gardien ; le feu et le bateau qui le porte, sont inspectés et trouvés en bon état.

Description du bateau.

Ce bateau est semblable aux deux autres et est peinturé en rouge.

PHARES DE L'ILE AUX RAISAINS, SUR L'ILE.

Côté Nord de l'île, Lat. 46 6 14 N. ; Côté Nord de l'île, Long. 72 57 50 O.

“ Sud “ “ 46 6 0 N. ; “ Sud “ “ 72 58 0 O.

(O. LETENDRE, gardien.)

Feux fixes et blancs catoptriques ; appareils ; deux tours à une dizaine d'arpents l'une de l'autre ; deux lampes No. 1 à mèche plate, réflecteurs de 15 pouces ; dimensions des verres : lanterne supérieure, $36 \times 36 \times \frac{1}{8}$, $36 \times 21 \times \frac{1}{8}$: lanterne inférieure, $20 \times 31 \times \frac{1}{8}$: consomment une centaine de gallons d'huile par saison.

Les quais sur lesquels reposent ces phares ont besoin de réparations.

26 mai.—Les approvisionnements sont remis au gardien, les phares inspectés et trouvés en bon état.

Description des phares

Ces deux phares sont des bâtiments carrés, en bois, peinturés en blanc, reposant sur des quais. Ils servent en même temps de remises pour l'huile.

Le gouvernement a acheté pour les besoins de ces phares, $17\frac{1}{2}$ acres de terre de M. Joseph Pollus, et de M. Olivier Pollus.

PHARE DE L'ÎLE A LA PIERRE, SUR LA POINTE EST DE L'ÎLE.

Lat. 46 5 54 N. ; Long. 72 59 40 O.

(J. LAMOURÉUX, *gardien*.)

Feu fixe et blanc ; appareil catoptrique ; deux lampes No. 1 à mèche plate ; réflecteurs de 15 pouces ; dimension des verres, $28 \times 36 \times \frac{1}{8}$, $30 \times 28 \times \frac{1}{8}$: consommation environ 60 gallons d'huile par saison. Le ministère a pris des mesures pour l'achat d'une étendue suffisante du terrain avoisinant qui est couvert d'arbres de manière à protéger la tour contre la glace qui l'emporterait si ces arbres étaient coupés.

J'ai visité moi-même ce phare et j'y ai vu que le quai a besoin de quelques réparations, qui seront faites.

Description du phare.

Ce phare est un bâtiment carré, en bois, peinturé en blanc, qui sert en même temps de remise pour l'huile.

PHARE DE L'ÎLE DE GRACE, SUR L'ÎLE.

(EDOUARD PAUL, *gardien*.)

Feu fixe et blanc, appareil catoptrique ; deux lampes No. 1 à mèche plate ; réflecteurs de 20 pouces ; dimensions des verres, 19×30 ; consomme environ 60 gallons d'huile par saison.

Ce phare sert à signaler l'île.

26 mai.—Les approvisionnements sont remis au gardien, le phare, etc., inspecté et trouvé en bon état.

Description du phare.

Le phare est un petit bâtiment octogone, en bois, peinturé en blanc. Il sert en même temps de remise pour l'huile.

Le gouvernement a acheté du Rév. Hilaire Millier, curé, un lopin de terre carré de 60 pieds de côté, mesure française, pour la somme de \$30. Acte de vente en date du 2 sept. 1871 passé devant Théodore Doucet, notaire.

PHARES DU PORT DE SOREL.

Deux feux rouges sur le quai de la Compagnie du Richelieu, destinés à indiquer le port, sont entretenus par cette compagnie moyennant une gratification de \$85 par saison.

PHARES DE LAVALTRIE, CÔTÉ SUD DE L'ÎLE.

Lat. 45 52 55 N. ; Long. 73 16 0 O.

(D. GIGUÈRE, *gardien*.)

Feu catoptrique blanc, fixe ; deux grandes lampes à mèche plate avec réflecteurs de 15 pouces, dans chacune des deux tours qui se trouvent à 320 verges l'une de l'autre ; dimensions des verres, $25 \times 20\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$ et $23 \times 28 \times \frac{1}{8}$: consomment environ 120 gallons d'huile par saison.

Grâce à la hauteur de l'eau, ce printemps, les glaces ont emporté l'une des tours et endommagé considérablement le quai sur lequel elle reposait. Une partie des débris ont été retrouvés et la tour ainsi que le quai ont été remis un bon état.

26 mai.—Les approvisionnements sont remis au gardien, les feux inspectés et trouvés en bon état.

Description des phares.

Ces phares sont de petites tours carrées en bois, peinturées en blanc. Elles servent en même temps de remises pour l'huile.

Le gouvernement a acheté d'Albert Lesiège dit Lafontaine, un lopin carré de terre de 30 pieds de côté pour la somme de \$50. Acte de vente en date du 5 mai 1859, devant Théodore Doucet, notaire.

PHARES DE CONTRECŒUR, CÔTÉ SUD.

(F. LACROIX, *gardien.*)

Feu catoptrique blanc, fixe; sur une petite jetée presque à fleur d'eau, en amont de l'église de Contrecoeur; une lampe No. 1 à mèche plate, réflecteur de 15 pouces; dimension des verres $25\frac{1}{4} \times 34 \times \frac{1}{8}$: consomme environ 25 gallons d'huile par saison.

26 mai.—Les approvisionnements sont remis au gardien, le phare, etc., sont inspectés et trouvés en bon état.

Description du phare.

Ce phare est une petite tour carrée en bois, peinturée en blanc. Elle sert aussi de remise pour l'huile. Cette tour est enlevée chaque automne à cause de la glace.

Le gouvernement a acheté de F. Lacroix un lopin de terre de 30 x 40 pieds pour la somme de £3 15s. Acte de vente en date du 7 mai 1858, devant Théodore Doucet, notaire.

PHARE DE CONTRECŒUR, CÔTÉ SUD.

Lat. 45 49 52 N.; Long. 73 17 0 O.

(J. GERVAIS, *gardien.*)

Feu catoptrique blanc et fixe; absolument semblable au précédent; se trouve à environ $2\frac{1}{2}$ milles en amont de l'église de Contrecoeur; consomme environ 25 gallons d'huile par saison.

26 mai.—Le phare, etc., sont inspectés et trouvés en bon état, à l'exception du toit qui suinte un peu.

Ce toit a depuis été réparé et est maintenant en bon état.

Description du phare

Le phare est un bâtiment en bois, peinturé en blanc. Il sert aussi de remise pour l'huile.

Le gouvernement a acheté de Thomas Roy, un lopin de terre carré de 25 pieds de côté, mesure française, pour la somme de £6 5s. Acte de vente en date du 5 mai 1857, devant Théodore Doucet, notaire.

PHARE DE L'ILE AUX PRUNES, SUR L'ILE.

Lat. 45 46 50 N.; Long. 73 22 30 O.

(J. B. LAROSE, *gardien.*)

Feu catoptrique blanc et fixe; deux lampes No. 1 à mèche plate, avec réflecteurs de 15 pouces; dimensions des verres $32 \times 20\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$: consomme environ 25 gallons d'huile par saison.

Ce phare est construit sur un quai, et est enlevé chaque automne à cause des glaces.

26 mai.—Les approvisionnements sont remis au gardien, le phare etc., sont inspectés et trouvés en bon état ; à l'exception du quai qui a été partiellement emporté par la glace. Le besoin d'un nouveau quai se fait sentir. L'entreprise en est donnée à un constructeur.

Description du phare.

Le phare est un petit bâtiment carré, en bois, peinturé en blanc. Il sert aussi de remise pour l'huile.

Le gouvernement a acheté de Olivier Chagnon dit Larose, un lopin de terre carré de 50 pieds de côté, pour la somme de \$50. Acte de vente en date du 20 février 1866, devant Théodore Doucet, notaire.

PHARE DU REPENTIGNY, CÔTÉ NORD.

Lat. 45 45 2 N. ; Long. 73 26 8 O.

(C. RIVET, gardien.)

Feu catoptrique blanc et fixe ; une lampe No. 1 à mèche plate, avec réflecteur de 15 pouces ; dimensions des verres 36 x 36 x $\frac{1}{8}$; consomme environ 25 gallons d'huile par saison.

25 mai.—Les approvisionnements sont remis au gardien ; le phare, etc., sont inspectés et trouvés en bon état.

Description du phare.

Le phare est un bâtiment carré, en bois, peinturé en blanc.

Il sert en même temps de remise pour l'huile.

Le gouvernement a acheté du gardien C. Rivet, qui en était le propriétaire, le lopin de terre carré de 40 pieds de côté sur lequel est construit le phare.

PHARE DE REPENTIGNY, A 170 VERGES DE L'AUTRE TOUR.

(J. B. LACHAPELLE, gardien.)

En tous points semblable à l'autre, sauf qu'il n'a que 14 pieds de hauteur ; consomme environ 25 gallons d'huile par saison.

25 mai.—Les approvisionnements sont remis au gardien ; le phare, etc., sont inspectés et trouvés en bon état.

Description du phare.

Le phare est un petit bâtiment carré en bois, peinturé en blanc. Il sert en même temps pour l'huile.

Le gouvernement a acheté de M. Joseph Grenier pour les besoins du phare, un lopin de terre carré de 24 pieds de côté.

PHARE DE L'ILE A LA BAGUE, CÔTÉ NORD DE L'ISLET.

Lat. 45 44 14 N. ; Long. 73 26 15 O.

(J. ETHIER, gardien.)

Feu catoptrique blanc et fixe ; deux lampes à mèche No. 1 avec réflecteurs de 15 pouces ; consomme environ 50 gallons d'huile par saison. En raison de la glace, ce phare est toujours enlevé vers la fin de la saison.

25 mai.—Les approvisionnements sont remis au gardien ; le phare inspecté et trouvé en bon état.

Description du phare.

Le phare est un bâtiment octogone en bois, peinturé en blanc. Il sert de remise pour l'huile.

Le gouvernement a acheté l'île tout entière, de Henry O. Andrews, écrivain, pour la somme de £50. Acte de vente en date du 12 février 1848, devant Théodore Doucet, notaire public.

PHARES DE STE. THÉRÈSE, CÔTÉ NORD, SUR L'ÎLE.

Lat. 45 51 22 N. ; Long. 73 27 40 O.

(THÉO. BRODEUR, gardien.)

Feux catoptriques blancs et fixes; deux tours, à 220 verges l'une de l'autre, avec 3 lampes à mèche plate No. 1 pour chaque tour; réflecteurs de 15 pouces; dimensions des verres, $34 \times 34 \times \frac{1}{4}$ et $36 \times 34 \times \frac{1}{4}$: consomment environ 150 gallons d'huile par saison.

25 mai.—Les approvisionnements sont livrés au gardien; les phares inspectés et trouvés en bon état.

Description des phares.

Ces deux phares sont des tours carrées en bois, peinturées en blanc. Elles servent en même temps à abriter l'huile.

Le gouvernement possède à chacun de ces phares un lopin de terre carré de 24 pieds de côté, achetés respectivement de M. Massue et de M. Brodeur.

PHARE DE L'ÎLE STE. THÉRÈSE, CÔTÉ NORD, SUR L'ÎLE.

Lat. 45 41 22 N. ; Long. 73 27 21 O.

(SAMUEL REEVES, gardien.)

Feu catoptrique blanc et fixe; une lampe No. 1 à mèche plate avec réflecteur de 15 pouces; dimensions des verres, $36 \times 34\frac{1}{4}$: consomme environ 25 gallons d'huile par saison.

25 mai.—Les approvisionnements sont livrés au gardien, le phare, etc., inspectés et trouvés en bon état.

Description du phare.

Le phare est un petit bâtiment en bois, peinturé en blanc, qui sert aussi à abriter l'huile. Il y a en outre une petite maison carrée en bois servant de logement pour le gardien. Le gouvernement occupe comme emplacement du havre un lopin de terre carré d'environ 24 pieds de côté, lequel appartient aux héritiers Rivet et ne peut être vendu à cause de l'absence de quelques-uns d'entre eux.

PHARES DE LA POINTE AUX TREMBLES, RIVE NORD.

Lat. 45 38 26 N. ; Long. 73 29 20 O.

(ANTOINE LAMOUREUX, gardien.)

Feux catoptriques blancs et fixes; à 600 verges l'un de l'autre; une grande lampe à mèche plate dans chaque tour, avec réflecteurs de 16 pouces; dimensions des verres, $33 \times 36 \times \frac{1}{4}$ et $30 \times 33 \times \frac{1}{4}$: consomment environ 100 gallons d'huile par saison.

25 mai.—Les approvisionnements sont livrés au gardien, les phares inspectés et trouvés en bon état.

Description des phares.

Les phares sont deux bâtiments octogones, en bois, peinturés en blanc. Ils servent aussi à abriter l'huile.

Le gouvernement a acheté de M. Antoine Lamoureux, un lopin de terre carré de 25 pieds de côté pour la somme de £25. Acte de vente en date du 31 août 1867, devant Théodore Doucet, notaire.

Il a aussi acheté de François Beaudoin un lopin de terre carré de 30 pieds de côté pour la somme de \$30. Acte de vente en date du 30 mai 1859 devant A. Lecours, notaire.

PHARES DU PORT DE MONTRÉAL.

Lat. 45 30 22 N.; Long. 73 33 14 O.

(WILLIAM JEFFS, *gardien*.)

Deux feux fixes et rouges à 73 verges l'une de l'autre, l'une à 31 et l'autre à 29 pieds au-dessus du niveau de l'eau. Ils servent à indiquer le chenal le plus profond pour entrer dans le port ou en sortir. L'appareil d'éclairage se compose d'une grande lampe à mèche plate dans chaque tour, avec des réflecteurs de 16 pouces. Ils consomment une centaine de gallons d'huile par saison.

24 mai.—Les approvisionnements sont livrés et les plans inspectés. L'une des tours est en très-mauvais état et a besoin de réparations. Les feux sont en bon état.

Description des phares.

Bâtiments octogones en bois, peints en blanc. Ils servent aussi à abriter l'huile.

Tous ces phares entre Québec et Montréal ont été visités et inspectés durant la dernière saison par le capitaine Marmen qui, à bord du SS. *Druid*, leur a distribué les approvisionnements nécessaires.

PHARES ENTRE ST. JEAN, PROVINCE DE QUÉBEC, ET LA FRONTIÈRE.

PHARES DES ILES DES CENDRES ET DU SANG.

Les phares des Iles des Cendres et du Sang se trouvent à environ trois quarts de mille l'un de l'autre. Ils sont placés en alignement avec le chenal, en amont des îles, et les feux latéraux servent à indiquer le chenal sur le côté ouest des deux îles.

Le phare de l'île des Cendres est une tour carrée en charpente, peinte en blanc, avec un petit logement y attenant. Les feux sont à environ 44 pieds au-dessus du niveau de l'eau; le principal porte dans la direction du feu inférieur qui se trouve sur l'île du Sang.

Les feux de l'île du Sang sont dans un petit bâtiment blanc construit sur une jetée en bois, à environ 14 pieds au-dessus de la surface de l'eau; le principal porte dans la direction du chenal. Dans chaque bâtiment il y a deux lampes à mèche plate et deux réflecteurs.

La jetée a besoin d'être protégée par un brise-lames, lequel a été donné à l'entreprise.

PHARES DE LACOLLE.

(W. H. VANVLIET, *gardien*.)

Feux d'alignement entre Lacolle et St. Valentin. Tour supérieure, une grande lampe à mèche plate avec réflecteur de 15 pouces; dimensions des verres, 32 x 36 x $\frac{1}{8}$. Tour inférieure, deux grandes lampes avec réflecteurs de 15 pouces; dimensions des verres, 36 x 30 x $\frac{1}{8}$. Un feu latéral indique ces endroits aux navires qui passent avant d'entrer dans l'alignement.

PHARES DE ST. VALENTIN.

(P. MARTIN, *gardien*.)

Deux tours à 11 $\frac{1}{2}$ milles de St. Jean et 6 $\frac{1}{2}$ milles de la Pointe Mi-Chemin. Ces feux d'alignement indiquent où se traverse la rivière au pied de l'Île aux Noix. Tour

supérieure, une grande lampe à mèche plate, réflecteurs de 16 pouces; dimensions des verres, 36 x 20 x $\frac{1}{8}$. Tour inférieure, deux grandes lampes à mèche plate, réflecteurs de 16 pouces; dimensions des verres, 32 x 36 x $\frac{1}{4}$.

PHARES DU NORD DE LA POINTE MI-CHEMIN.

(D. MÉNARD, *gardien*.)

Feux d'alignement, à cinq milles de St. Jean, sur la rive sud, guidant entre la Pointe Mi-Chemin et l'Île aux Noix. Tour supérieure, une grande lampe à mèche plate, réflecteur de 20 pouces; dimensions des verres, 36 x 36 x $\frac{1}{4}$. Tour inférieure, lampes deux grandes à mèche plate, réflecteurs de 16 pouces; dimensions des verres, 32 x 3 x $\frac{1}{4}$.

SERVICE DU VAPEUR "NAPOLÉON" DEPUIS LE 1^{ER} JUILLET 1875 JUSQU'À L'AUTOMNE 1876.

Le vapeur *Napoléon* lascia le chantier vers le 20 juin et vint se mettre au quai de la Reine où il fit du charbon et prit sa charge dans le cours du mois de juillet.

6 août.—Laisse Québec à 12 m. avec équipage complet, provisions et approvisionnements pour les phares du golfe depuis l'île du Bic jusqu'à Belle-Île, l'île Anticosti, le Cap Ray, les Rochers aux Oiseaux, l'île du Prince-Edouard, les îles de la Madeleine, la côte nord du Nouveau-Brunswick, la Baie des Chaleurs et la côte de Gaspé.

7 août.—Approvisionne le phare du Bic, et arrive à la Pointe-au-l'ère à 7.40 p.m.

8 août.—Laisse la Pointe-au-Père à 3 a.m., et approvisionne le feu flottant de Manicouagan. Mouille à Cap Chatte à 6 p.m.; nous inspectons le nouveau phare de cet endroit.

9 août.—Part à 12.15 a.m., mais est forcé de mettre en panne à cause du brouillard.

10 août.—Brouillard très-épais, mais arrive à la rivière Martin à 10.30 où l'inspecteur débarque et inspecte la construction d'un nouveau phare. Arrive à la rivière Madeleine à 6 p.m. et approvisionne le phare.

11 août.—Brouillard très-épais encore, mais le vapeur part à 2.45 p.m., et arrive à la pointe ouest d'Anticosti à 10.45 a.m.; débarque les approvisionnements. L'on peinture le phare à neuf.

12 août.—Part à 12.10 a.m.; et arrive à la pointe sud-ouest d'Anticosti à 5.50 a.m.; débarque les approvisionnements. L'on peinture le phare à neuf.

13 août.—Part à 8 a.m., et passe la nuit en panne à cause d'un épais brouillard.

14 août.—Arrête au Bassin de Gaspé pour faire du charbon et de l'eau douce.

15 et 16 août.—Fait du charbon.

17 août.—Part à 4 a.m. et approvisionne le phare du Cap Gaspé. Arrive au Cap Rosier à 8.30 a.m. et approvisionne le phare de cet endroit.

18 août.—Part à 2 a.m. et approvisionne le phare de la pointe sud d'Anticosti.

19 août.—En panne tout le jour et toute la nuit à cause du brouillard.

20 août.—Le brouillard continue et le vapeur ne peut avancer.

21 août.—Idem.

22 août.—Mouille à la Pointe Heath à 9 a.m. On débarque les provisions, peinture le phare, et le vapeur part à 9.30 p.m.

23 août.—La grosse mer empêche d'approcher de terre à la Pointe Riche.

24 août.—Ne peut s'approcher de Forteau à cause de la grosse mer. Se dirige vers le Cap Norman et arrive à 4.30 a.m. L'on débarque les provisions et peinture le phare à neuf. Part à 2.30 p.m. et arrive à Belle-Île à 5.45 p.m. et débarque les provisions dans le cours de la nuit.

25 août.—A Belle-Île; l'on peinture le phare, etc.; à 4.30 p.m. mouille au Cap Norman pour attendre un changement de vent.

26 août.—Part à 8.15 a.m. et arrive à Forteau à 1.15 p.m.; l'on débarque les provisions et peinture le phare à neuf.

27 août.—Part à 3.40 a.m. et arrive à l'Île Verte à 5 p.m.; l'inspecteur débarque à 5.30 p.m. et le vapeur repart à 8 p.m.

28 août.—Passe la Pointe Riche ; la mer ne permettant pas d'approcher le vapeur entre dans le havre de la Pointe Saunder.

29 août.—Part à 6 a. m., arrive à la Pointe Riche à 6.45 a. m. Les approvisionnements sont débarqués et le phare peinturé à neuf.

30 août.—Arrive à Cap Ray à 5 p. m. ; débarque les provisions et repart à 10.15 p. m. Arrive aux Rochers aux Oiseaux à 5 a. m., débarque les provisions et part à 10 p. m.

1er septembre.—Arrive à l'Île de l'Entrée à 5 a.m. et débarque les provisions.

2 septembre.—Arrive à Amherst à 9.30 a. m., débarque les provisions et parts 6 p. m.

3 septembre.—Arrive à Pictou à midi et prend à bord du charbon et de l'eau.

7 septembre.—Part à 5 a. m., arrive à Charlottetown à 11 a. m. et débarque les provisions.

8 septembre.—Laisse Charlottetown à 5 a. m., arrive à cap Tourmente à 10 a. m. et y débarque les provisions. Arrive à Shédiac à 8 p. m. et débarque les provisions.

9 septembre.—Part à 4 a. m. et arrive à 7.30 a. m. à la pointe ouest de l'Île du Prince-Edouard, et y dépose un nouveau phare. Part à 2.30 p. m. et mouille à Richibouctou à 4.30 p. m., débarque les provisions, et arrive à la Pointe Escuminac à 6.30 et reste en panne toute la nuit.

10 septembre.—A 6.10 a.m., débarque les provisions du phare ; part à 9.30 et arrive à 2.10 p. m. à Newcastle et y débarque des provisions.

11 septembre.—Part à 6.15 du matin et arrive à l'Île du Portage à 9 a. m. et y débarque des provisions pour le phare, etc. ; part à 11.30 a. m. pour le phare Nicouac et arrive à 1.10 p. m., débarque les provisions ; part à 3.25 p. m. pour Tracadie et arrive à 5.45, approvisionne le phare et laisse à 7.30 p. m.

12 septembre.—Approvisionne les phares de Miscou et de Caraquette, et mouille à l'Île au Héron à 9.30 p. m.

13 septembre.—Approvisionne les phares de l'Île au Héron, de Dalhousie, de Carleton et de Paspébiac.

14 septembre.—Laisse Paspébiac à 3.15 a. m., approvisionne les phares de la Pointe au Maquereau, du Cap D'Espoir, de Percé et du Cap Rosier, et part pour Québec à 11.15 p. m.

16 septembre.—Arrive à Québec à 2 p. m.

1er octobre.—Laisse Québec à 9.30 a. m. et arrive à l'Île du Bic à 11.30 p. m.

2 octobre.—Débarque des provisions et laisse à 7.40 a. m. ; approvisionne le phare de la Pointe des Monts.

3. octobre.—Part à 2.30 a. m. et arrive à Cap Chatte à 5.30 a. m. et débarque des provisions ; repart à 6.15 a. m. et arrive à 12.30 p. m. aux Sept Îles où M. Barbour débarque pour inspecter le nouveau phare ; repart à 1.40 p. m. et arrive au phare de la Pointe Ouest à 8.45 p. m.

4 octobre.—Approvisionne le phare de la Pointe-Ouest et arrive à la Pointe Sud-Ouest à 6.30 p.m.

5 octobre.—Approvisionne le phare de la Pointe Sud-Ouest et part à 10.15 a.m., approvisionne le phare du Cap Rosier, et va faire du charbon au bassin de Gaspé.

6 octobre.—Fait du charbon et de l'eau douce.

7 octobre.—Retenu à Gaspé par le mauvais temps.

8 octobre.—Mouillé à Cap Rosier à cause du mauvais temps.

9 octobre.—Arrive à la Pointe Est d'Anticosti à 8.30 a.m., et débarque des provisions ; part à 4 p.m.

10 octobre.—Débarque des provisions à la Pointe Riche et arrive à 5.10 p.m. au Port Saunders.

11 octobre.—Part à 10.45 a.m., et mouille à Forteau à 5 a.m.

12 octobre.—Approvisionne le phare de Forteau et part à 3 a.m.

13 octobre.—Mouille à Belle-Île à 11.30 a.m., approvisionne le phare et part à 5 p.m.

14 octobre.—Mouille à Cap Norman à 6.15 a.m., débarque des provisions et part à 9.30 a.m.

15 octobre.—Arrive à Cap Ray à 6.35 p.m. Impossible de toucher terre.

16 octobre.—

17 “ — } Temps trop mauvais et trop de brume pour approcher de terre.

18 “ — }

19 octobre.—Approvisionne le phare de Cap Ray et arrive aux Rochers aux Oiseaux à 10 p.m.

20 octobre.—Approvisionne les phares des Rochers aux Oiseaux avec beaucoup de difficulté, ainsi que ceux de l'Étang du Nord de l'Île de l'Entrée.

21 octobre.—Approvisionne l'Île Amherst et part pour le Bassin de Gaspé.

22 octobre.—Mouille au Bassin de Gaspé pour faire du charbon et de l'eau douce.

23 octobre.—Part pour Québec à 10.35 a.m.

25 octobre.—Arrive à Québec à 6.15 a.m.

22 novembre.—Part à 5.40 a.m., pour ramener les feux flottants. Le fleuve est couvert de glace.

23 novembre.—Arrive à Québec à 2.30 p.m. Après beaucoup de difficulté à se faire un chemin à travers la glace.

29 mai 1876.—Part de Québec à 2 p.m. pour aller placer une nouvelle bouée rouge à la Traverse Inférieure.

30 mai —Arrive à Québec à 1 p.m.

1er juillet.—Laisse Québec, et arrive à l'Île Verte et approvisionne le phare.

2 juillet.—Arrive au Bic à 5 a.m. et débarque les provisions; passe devant le phare de Manicouagan; débarque des effets à la Pointe des Monts et arrive à l'Île-aux-Œufs à 11.20 p.m.

3 juillet.—Part à 5.35 a.m. et arrive aux Sept Îles à 10.15 a.m.

4 juillet.—Part à 6.15 a.m. et mouille à la Baie Ellis à 3 p.m.

5 juillet.—Retenu tout le jour par un fort vent.

6 juillet.—Part à 2.15 a.m., débarque des provisions à la Pointe Ouest et à la Pointe Sud-Ouest d'Anticosti, et mouille à la Pointe Sud à 9.45 p.m.

7 juillet.—Approvisionne la Pointe Sud et la Pointe Est.

8 juillet.—Mouille à Cap Rosier et approvisionne le phare; mouille au Bassin de Gaspé.

9 et 10 juillet.—Fait du charbon; approvisionne le feu flottant de Gaspé.

11 juillet.—Laisse Gaspé à 6 p.m.

12 juillet.—Arrive aux Rochers aux Oiseaux à 10 a.m. Débarque une chaloupe de provisions; la mer étant trop grosse, le vapeur est obligé de partir à 2 p.m.

13 juillet.—Passe la Pointe Riche à 1 p.m.; ne peut approcher terre; arrive à Forteau à 6 p.m., et débarque des provisions.

14 juillet.—Part à 2 a.m.; arrive à Cap Norman à 6 a.m. Débarque des provisions.

15 juillet.—Part à 5 a.m.; arrive à Belle-Île à 7 a.m. Débarque des provisions.

16 juillet.—Vient se mettre à l'abri dans le port Saunders à 4 a.m.; ne peut approcher terre à la Pointe Riche. À 10 a.m., porte les provisions à ce phare. Part à 2.30 p.m.

17 juillet.—Arrive à Cap Ray à 1.30 p.m.; approvisionne le phare et débarque 114 barils de charbon pour le sifflet d'alarme. Part à 7.30 p.m.

18 juillet.—Passe en face des Rochers aux Oiseaux à 4 a.m. Ne peut approcher à cause du gros temps. Va attendre le beau temps à l'Île Bryon afin de pouvoir approvisionner cette station.

19 juillet.—Va aux Rochers aux Oiseaux à 3 a.m.; débarque des provisions; ne peut débarquer tout le charbon, la mer étant trop forte. Part à 5.30 p.m. et va mouiller à l'Île Bryon à 7 p.m.

20 juillet.—Part à 3 a.m. pour les Rochers aux Oiseaux, mais ne peut les approcher. Part pour l'Étang du Nord et arrive à 8 a.m.; débarque des provisions et 54 barils de houille. Part à 12.15 p.m. et arrive à l'Île Amherst à 1 p.m.; ne peut dé-

barquer les provisions, à cause du mauvais temps. Se rend à la Baie Plaisante et à 7 p. m. débarque à cet endroit les provisions destinées à l'Île Amherst.

21 juillet.—Se rend à l'Île Entrée à 4 a. m. Débarque des provisions. Part à 10 a. m. et arrive à Pictou à 8 p. m.

22 juillet.—Se rend au marché à charbon et prend à bord 180 tonnes de houille.

25 juillet.—Revient à Pictou dans l'après-midi.

26 juillet.—Part à 3.30 a. m. Arrive à Charlottetown à 8 a. m. Livre 88 barils de houille à l'agent Wm. Mitchell. Part à 1.30 p.m. Arrive au Cap Jourimán à 5 p. m. et débarque des provisions.

27 juillet.—Arrive à Shédiac à 3 a. m. Débarque à Shédiac. Part à 12.30 p. m. et arrive à 3 p. m. à Richibouctou et livre de l'huile et des approvisionnements. Part à 5 p. m. Arrive à Escuminac à 5.30 p. m. Débarque de l'huile et des approvisionnements.

28 juillet.—Part à 4 a. m. Arrive à l'Île du Portage à 5 a. m. et livre de l'huile et des approvisionnements. Part à 6.30 a. m. Livre de l'huile et des approvisionnements aux phares jusqu'à Shippegan, à 8 p. m. Reste en panne toute la nuit.

29 juillet.—Arrive à Miscou à 7 a. m. et débarque des provisions. Part à midi, arrive au Lac à l'Oie à 2 p. m. et livre de l'huile et des provisions. Part à 5.30 p. m. arrive à Caraquette à 7 p. m. et livre de l'huile et des provisions.

30 juillet.—Part à 1 a.m. Arrive à l'Île au Héron à 6.30 a. m. et livre de l'huile et des approvisionnements. Part à 8 a. m. Arrive à Dalhousie à 10 a. m. Part à 11 a.m. Arrive à Carleton à midi et livre les provisions. Arrive à Paspébiac à 5 p.m. et débarque des provisions.

31 juillet.—Part à 3 a. m. Arrive à la Pointe au Maquereau à 6 a. m. et livre des provisions. Part à 7 a. m. Arrive au Cap D'Espoir à 9.30 a. m. et débarque des provisions. Part à midi, arrive à Percé à 1 p. m. et livre les approvisionnements à 4 p. m. Va porter secours au vapeur *Flamborough* échoué sur l'île de Bonaventure, à 5 p. m. Attache un câble à sa poupe et à 9 p. m. le steamer est à flot. Part immédiatement pour le Bassin de Gaspé et vient mouiller à la Batture de Sable à 11 p. m.

1 août.—Arrive au Bassin de Gaspé à 5 a.m. Part à 9.15 a.m. Arrive à la rivière Madeleine à 5.30 p.m., et débarque des provisions. Part à 7.30 p.m. Arrive au phare de la rivière Martin à 11.30 p.m. et l'approvisionne.

2 août.—Part à 2 a.m. L'on parle au gardien du feu flottant de l'île Rouge à 6 p.m. Il n'a besoin de rien à présent, mais aura bientôt besoin de houille. Le bateau paraît propre et en bon état. A 7 p.m., arrête aux feux d'alignement de Tadoussac.

3 août.—Arrive à la pointe St. Jean à 8 a.m. Part à 8.30 a.m. et arrive à Québec à 10 a.m.

A. DESPRÉS,

Commandant du "*Napoléon III.*"

J. U. GREGORY, écr.,

Agent du ministère de la Marine et des Pêcheries,
Québec.

RAPPORT DU DERNIER VOYAGE DU VAPEUR "NAPOLÉON III."

QUÉBEC, 24 nov. 1875.

MONSIEUR,—Conformément à votre ordre du 21 du courant, je partis de Québec au point du jour accompagné du capitaine A. Marmen, sur le vapeur *Napoléon III.* J'avais ordre de me rendre à la Traverse et d'attendre le long ou dans le voisinage du phare flottant le passage du dernier vapeur transatlantique, et remorquer ensuite le phare flottant jusqu'à l'Anse des Sauvages et le mettre en quartiers d'hiver. Vous m'aviez aussi donné instruction, en cas de danger imminent pour la sûreté de l'équipage et de risque extraordinaire pour le phare flottant, de m'entendre avec le capitaine Marmen et prendre des mesures en conséquence.

Nous descendîmes le fleuve, en frayant notre route à travers la glace jusqu'à la Traverse, ayant le reflux pour nous jusqu'au phare des Piliers. Arrivé au phare

flottant de la Traverse, nous demandâmes au gardien si la glace lui avait fait courir de grands dangers; il nous répondit que le 19 la glace avait passé en très-grande quantité, et qu'il avait grandement craint d'être obligé de lever l'ancre et d'aller se mettre à l'abri du côté du nord. C'est ce que le phare flottant de la Traverse supérieure s'est vu forcé de faire.

Tout l'espace qui se trouve entre le bord du chenal et la rive sud, soit une étendue de trois milles, était partout couvert de glace, le temps était très-froid, le thermomètre marquait 14° au-dessous du point de congélation, et il faisait un violent vent de l'ouest. Nous nous consultâmes et fûmes d'avis qu'au prochain reflux la glace emporterait certainement le bateau, et qu'il y avait danger imminent et pour l'équipage et pour le bateau. Il n'y avait qu'une mesure à prendre; aucun bateau ne pourrait rester mouillé dans le chenal et résister à un tel amoncellement de glaces augmentant à chaque instant poussé par un courant de cinq nœuds à l'heure. Nous prîmes le bateau à notre remorque avec l'intention de le conduire à la Baie de la Prairie, Chenal du Nord, de le laisser là et de retourner à son poste et y rester aussi longtemps que possible. Aux Eboulements, je fis venir une chaloupe au moyen de signaux et je vous adressai un télégramme vous faisant connaître la situation. Nous mouillâmes à la Baie de la Prairie, qui est considérée comme l'endroit le plus sûr du voisinage. Quand nous arrivâmes, la baie était libre de glaces. Vers trois heures du matin la marée la couvrit de glaces et entraîna le *Napoléon* sur ses ancres et 45 brasses de chaîne. Nous avions dérivé plus d'un demi-mille lorsque la glace prit une autre direction et nous laissa libre. Je crois que vous vous êtes un jour trouvé dans cette baie à bord du *Napoléon* dans une pareille circonstance, et vous savez que le courant y est bien faible comparé à celui qui se fait sentir à la Traverse. Si le *Napoléon* a pu si facilement être entraîné en cet endroit, vous pouvez juger si le bateau portant le feu à la station de la Traverse aurait pu rester à son poste. La nuit était froide, la glace se formait vite, et toute la glace molle et pesante formée par les deux ou trois tempêtes de neige que nous avions eues se prenait en une masse compacte, et il devenait de plus en plus douteux que nous pûmes nous rendre à Québec. Nous décidâmes de remonter aussitôt que possible avec le phare flottant, de le mettre à l'Anse des Sauvages, et de revenir si le temps le permettait afin de prêter secours au steamer transatlantique. Une violente tempête de neige s'éleva, l'on ne pouvait appercevoir ni l'une ni l'autre des rives, et ce ne fut qu'avec les plus grandes précautions que nous pûmes remonter le fleuve.

La neige tombait encore avec abondance, le fleuve était plein de glace, et il soufflait un fort vent de l'est, lorsque nous arrivâmes à Québec. A la hauteur de la bature de Beaumont, nous aperçûmes le steamer *Hadji*, enclavé dans les glaces et ayant son pavillon à mi-mât. Je hissai notre pavillon et fit jouer le sifflet afin de faire savoir au steamer que nous avions remarqué son signal. Je me hâtai de chercher un lieu sûr pour le phare flottant que je remorquais, afin d'aller aussitôt que possible porter secours au *Hadji*. L'abri le plus prêt était l'Anse des Sauvages. Arrivé à cet endroit, je trouvai l'anse couverte de glaces. Il était impossible d'y entrer. Nous nous rendîmes aux estacades de Blais et je fis connaître dans quelle situation se trouvait le *Hadji*. Vu qu'il neigeait encore beaucoup, qu'il se faisait tard, que la marée baissait, qu'il y avait impossibilité de mouiller, et en l'absence d'amarques pour me guider, il aurait été imprudent pour moi de m'aventurer à redescendre le fleuve ce soir-là. Heureusement le *Hadji* avait dérivé avec la glace poussée par la marée montante jusqu'en face de Québec; le steamer *Progress* se porta à son secours, et le rendit à bon port.

Plusieurs fois, en remontant le fleuve, ayant le phare flottant à sa remorque, le *Napoléon*, malgré toute sa grande force, s'est vu complètement arrêté par la glace aussi loin que la vue pouvait porter, les deux chenaux étaient couverts de glace. A l'Île Madame, en remontant, je n'ai pas été surpris de rencontrer le dernier steamer de la ligne Allan, le *Sardinian*, qui ne devait partir que le 27. A toute éventualité, même si le temps doit se radoucir quelque peu, chaque jour ne peut que faire augmenter la quantité de glaces sur le fleuve, car les grandes mers que nous avons vu détacher les banes de glace des rivages et remplir de plus en plus les chenaux. A un moment, vû l'épaisseur de la neige qui tombait et la déviation que la glace lui fait

prendre à notre route, ayant ordonné de jeter la sonde, je m'appercus tout à coup que nous étions sur les battures de Beauport, et il ne fallut rien moins que la grande puissance des machines du *Napoléon* pour parvenir à regagner l'eau profonde et sauver le steamer d'un accident qui aurait pu être sérieux.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. DESPRÈS.

Commandant du

Steamer *Napoléon III*.

J. U. GREGORY, Ecr.,

Agent du Ministère de la

Marine et des Pêcheries, Québec.

SERVICE DU STEAMER "DRUID" DEPUIS L'AUTOMNE DE 1875 JUSQU'À L'AUTOMNE 1876.

1er juillet 1875.—Part de la Pointe-aux-Pères, et approvisionne les phares du Bic, de l'Île Verte et de l'Île Rouge.

2 juillet.—Approvisionne les phares des Pots-à-l'Eau-de-Vie, Kamouraska et des Piliers, et mouille à l'Île aux Grues.

3 juillet.—Approvisionne le phare de l'Île aux Grues, celui de Bellechasse, remonte à Québec, arrive à 12-15 p. m.

Du 5 au 11 juillet.—Fait du charbon et embarque des provisions.

12 juillet.—Part du quai de la Reine avec des approvisionnements pour les phares, et va approvisionner celui de St. François.

13 juillet.—Approvisionne le phare de la Montée du Lac

14 juillet.—Laisse la Montée du Lac, à 3.30 a.m. et arrive à Québec à 5.30 p.m.

15 juillet.—Fait du charbon et embarque des provisions.

16 juillet.—Approvisionne le phare des Piliers et celui du Bic. Remplace à ce dernier phare les lampes brûlées, et à 7 p.m. le feu est en état de fonctionner.

17 juillet.—Visite les Trois Pistoles et les Pots à l'Eau-de-Vie, et approvisionne ce phare; visite et approvisionne le feu flottant de la Traverse d'en bas, et se rend à l'Île aux Grues.

18 juillet.—Approvisionne le phare de l'Île aux Grues, et passe le jour à cet endroit.

19 juillet.—Mouille à la hauteur du phare des Piliers, approvisionne ce phare et visite et approvisionne ceux de Bellechasse.

19 juillet.—Arrive à Québec à 8 p. m.

Du 20 au 23 juillet.—Fait du charbon et embarque des provisions.

24 juillet.—Laisse Québec à 9.30 a. m. et mouille à Kamouraska à 7.30 p. m.

25 juillet.—Arrive à Portneuf à 1.50 p. m.

26 juillet.—Débarque des provisions à Portneuf.

27 juillet.—Visite les phares du Bic, de Tadoussac et des Pots à l'Eau-de-Vie.

28 juillet.—Part pour Québec et arrive à 4.15 p. m.

Du 29 juillet au 16 août.—Au quai de la Reine.

17 août.—Va poser une bouée à la Traverse d'en bas.

18 août.—Approvisionne le phare des Piliers, et le feu flottant de la Traverse d'en bas.

19 août.—Visite la Montée du Lac et les feux d'alignement de St. François et arrive à Québec à 5.40 p. m.

Du 20 août au 5 sept.—Au quai de la Reine.

6 sept.—Part de Québec et mouille aux Pots à l'Eau-de-Vie à 8.50 p. m.

7 sept.—Va porter une grande chaloupe au gardien du phare de l'Île Rouge, et mouille à Tadoussac à 12 a. m.

8 sept.—Approvisionne Tadoussac et y passe la journée à cause du brouillard.

- 9 sept.—Approvisionne le phare de l'Île Verte et mouille aux Pots à l'Eau-de-Vie.
- 10 sept.—Approvisionne le feu flottant de la Traverse d'en Haut; part pour Québec et y arrive à 7 p. m.
- Du 11 au 30 sept.—Au quai de la Reine.
- 1 octobre.—Visite le quai de St. Jean; les feux de direction de St. François, la Montée du Lac et Moville dans le chenal de la Traverse du Nord.
- 2 octobre.—Visite de nouveau la Montée du Lac, et donne de nouveaux ordres relativement au feu.
- 3 octobre.—Part pour Québec et y arrive à 9 a. m.
- Du 4 au 27 oct.—Au quai de la Reine.
- 28 octobre.—Va poser une bouée à la Traverse d'en bas, visite St. Denis, Kamouraska et fait le choix d'un emplacement pour un phare du Cap aux Oies.
- 29 oct.—Revient à Québec à 6.15 p.m.
- Du 30 oct. au 12 nov.—Au quai de la Reine.
- 13 novembre.—Part de Québec pour lever les bouées.—Approvisionne le phare de la Montée du Lac et lève toutes les bouées du chenal du nord et mouille aux Pots à l'Eau-de-Vie.
- 14 nov.—Approvisionne le phare de l'île Rouge, et revient aux Pots à l'Eau-de-Vie.
- 16 nov.—Il commence à neiger. Lève des bouées toute la journée, et mouille à l'Île aux Oies.
- 17 nov.—Lève des bouées toute la journée.
- 18 nov.—Lève des bouées, se rend à Québec, et arrive à 9 a.m.
- 19 nov.—Prend ses quartiers d'hiver aux Estacades de Blais.
- 8 mai 1876.—Laisse les quartiers d'hiver et arrive au quai à 8 a.m.; fait du charbon et prend des bouées.
- 9 mai.—Part à 8 a.m. avec les bouées et des approvisionnements pour le feu flottant de la Traverse d'en haut, et le phare de l'Île aux Allouettes.
- 13 mai.—Revient à Québec à 9 p.m. après avoir posé toutes les bouées.
- 16 mai.—Laisse Québec pour aller poser une bouée à la Traverse d'en haut.
- 17 mai.—Revient à Québec.
- Du 18 au 21 mai.—Fait du charbon et embarque des provisions.
- 22 mai.—Part de Québec pour approvisionner les phares du district de Montréal.
- 23 mai.—Arrive à Montréal à 6.30 p.m.
- 24 mai.—Approvisionne le phare du havre de Montréal.
- 25 mai.—Laisse Montréal et approvisionne le phare de la Pointe aux Trembles, ainsi que ceux de Ste. Thérèse, les feux de direction de Repentigny et le phare de l'île à la Bague.
- 26 mai.—Approvisionne les phares de l'Île aux Prunes, de Contrecoeur, de Lavaltrie, du havre de Sorel, ainsi que ceux de l'île de Grâce, de l'île à la Pierre et de l'île aux Raisins.
- 27 mai.—Approvisionne les feux flottants du lac St. Pierre, et les phares de la Pointe du Lac, du Port St. François, et du Cap de la Madeleine.
- 28 mai.—Passe la journée mouillé à Champlain.
- 29 mai.—Approvisionne les phares de Champlain, de Batiscan, de la Pointe aux Citrouilles, de St. Pierre les Becquets, du Cap Charles, de Lotbinière, de la Rivière du Chêne et des Grondines.
- 30 mai.—Approvisionne les phares du havre de Richelieu, part pour Québec, arrive à 4.30 p. m.
- Du 31 au 5 juin.—Embarque des provisions pour les phares en aval de Québec.
- 6 juin.—Approvisionne les phares de Bellechasse, de l'Île aux Grues, des Piliers et de Kamouraska.
- 7 juin.—Approvisionne les phares des Pêlerins, des Pots à l'Eau-de-Vie, de l'Île Verte, de l'Île Rouge et de Tadoussac.
- 8 juin.—Approvisionne les phares de Portneuf et de la Pointe-aux-Pères.
- 9 juin.—Approvisionne les phares de Métis, de Matane, et du Cap Chatte, et traverse à l'Île aux Oies.

- 10 juin.—Approvisionne les phares de l'Île aux Œufs et de la Pointe des Monts.
 11 juin.—Approvisionne le phare du Bic et mouille aux Pots à l'Eau-de-Vie.
 12 juin.—Approvisionne les phares de la Montée du Lac, de St. François et de la Pointe St. Jean, et arrive à Québec à 2 p.m.
 Du 13 au 28 juin.—A Québec.
 28 juin.—Part de Québec avec Son Excellence le Gouverneur Général et sa suite, en route pour le Bassin de Gaspé.
 30 juin.—Arrive à cet endroit à 7.35 a. m.
 Du 1er au 14 juillet.—A Gaspé.
 15 juillet.—Laisse Gaspé pour Tadoussac avec Son Excellence le Gouverneur-Général.
 17 juillet.—Mouille à Tadoussac à 1.20 p. m.
 18 et 19 juillet.—A l'ancre à Tadoussac.
 20 juillet.—Arrive à Québec à 9 a. m. avec Son Excellence le Gouverneur-Général.
 23 juillet.—Part de Québec pour Montréal, avec le Gouverneur-Général et sa suite et arrive à Montréal à 9 p. m.
 24 juillet.—Laisse Montréal pour Québec et arrive à 10 p. m.
 25 juillet au 15 août.—Au quai du gouvernement.
 16 août.—Nous quittâmes Québec pour le phare des Piliers, qui reçut les approvisionnements ordinaires.
 17 août.—Après avoir placé deux bouées, nous approvisionnâmes le phare de la Traverse supérieure, le phare et le phare flottant de l'île Rouge, puis nous mouillâmes à Tadoussac.
 21 août.—Nous approvisionnâmes le phare d'alignement de Tadoussac, puis celui de l'île Rouge ; nous arrivâmes à Québec à 7 a. m.
 22 août au 13 sept.—Au quai du gouvernement.
 13 septembre.—Nous quittâmes Québec pour aller placer des bouées et peindre des balises.
 14 septembre.—Nous placâmes une nouvelle balise à l'île aux Grues.
 15 septembre.—A l'île aux Grues.
 16 septembre.—Nous arrivâmes à Québec à 4 p. m.
 17 septembre au 30.—A Québec.

Rapport de l'inspection du navire "Druid."

QUÉBEC, 16 déc., 1875.

MONSIEUR,—Nous, les soussignés, avons fait l'examen de la machine et de la chaudière du navire "Druid," qui est maintenant dans ses quartiers d'hiver aux estacades de Blais, et nous avons l'honneur de vous informer que la chaudière faisait eau en dessous, lorsque nous en avons fait l'épreuve. Nous avons aussi constaté que les boîtes à feu s'affaissaient, et c'est pourquoi nous recommandons qu'elles soient étayées, et que la chaudière soit élevée, avant de recommander les améliorations à faire sous les robinets.

Nous recommandons aussi que de nouveaux cadres de porte soient posés, car les cadres actuels sont brisés, et qu'ils dépassent la machine de quatre pouces en hauteur. Deux nouvelles soupapes à vapeur et de nouvelles roues excentriques sont aussi nécessaires. Il faudrait de nouvelles plaques épaisses d'un $\frac{1}{2}$ de pouce, aux soutes à charbon.

WM. BARBOUR, }
 J. SAMSON, } *Mécaniciens.*
 S. CARROLL. }

J. U. GREGORY, écuyer,

Agent, Département de la Marine et des Pêcheries, Québec.

Ces améliorations ont été exécutées durant l'hiver de 1876.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. U. GREGORY,

Agent du département de la Marine et des Pêcheries.

ÉTAT de la dépense pour la construction de phares entre Québec et Montréal,
pour l'année fiscale expirant le 30 juin 1876.

		<i>Iles aux Cendres et Sanglante.</i>
		\$ cts.
Joseph White.....	Extras complets	88 10

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,

Comptable.

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares entre Montréal et Québec
pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

		<i>Iles des Cendres et du Sang.</i>		\$ cts.	\$ cts.
J. W. Hammond.....	Salaire comme gardien de phare.....	201	66		
do	Chaloupe	24	00		
do	Défrichement, \$19.00 ; réparations, \$14.10.....	33	10		
E. Chanteloup.....	Lanternes	246	00		
Jos. Dumais.....	Services d'inspection.....	60	00		
R. Kemp	Arpentage de terrain.....	4	00		
Capt. L. Jones.....	Louage de chaloupe,.....	15	00		
					583 76
		<i>Batiscan (deux phares).</i>		\$ cts.	\$ cts.
L. Fugère.....	Salaire comme gardien de phare du No. 1.....	80	00		
J. Marchand	do do 2.....	80	00		
do	Loyer de terrain du phare No. 2.....	6	00		
L. Fugère	do do 1.....	6	00		
do	Réparations au phare No. 1.....	16	10		
					188 10
		<i>Cap Charles.</i>		\$ cts.	\$ cts.
F. Boisvert	Salaire comme gardien de phare.....	150	00		
do	Loyer de terrain.....	10	00		
do	Abattage et transport.....	13	90		
A. Robitaille.....	Verres	16	00		
W. Barbour.....	Frais de route.....	12	00		
N. Boisvert.....	Bois et peinture	2	90		
					204 80
		<i>Cap Madeleine (deux phares).</i>		\$ cts.	\$ cts.
P. Manuel.....	Salaire comme gardien du phare No. 1.....	100	00		
P. Montplaisir	do do 2.....	100	00		
do	Loyer de terrain.....	12	00		
P. Jobin.....	Transfert de la tour.....	35	55		
J. Samson	Réparations au phare	12	00		
					259 55
		<i>Champlain.</i>		\$ cts.	\$ cts.
N. Hardy.....	Salaire comme gardien de phare.....				100 00
		<i>Contrecoeur (deux phares).</i>		\$ cts.	\$ cts.
J. Gervais.....	Salaire comme gardien du phare No. 1.....	100	00		
F. Lacroix.....	do do 2.....	75	00		
do	Brise-lame.....	12	00		
					187 00
		<i>Grondines (deux phares).</i>		\$ cts.	\$ cts.
E. Trottier.....	Salaire comme gardien du phare No. 2.....	100	00		
J. Trottier.....	do do 1.....	125	00		
do	Combustible.....	4	00		
E. Trottier.....	do	2	00		
					231 00
		<i>Ile à la Pague.</i>		\$ cts.	\$ cts.
J. Ethier	Salaire comme gardien de phare.....	112	00		
do	Réparations, \$57-37 ; démolition et construction de la tour, \$45.00.....	102	37		
					214 37
<i>A reporter.....</i>					1,968 58

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares entre Montréal et Québec,
pendant l'année expirée le 30 juin 1876.—*Suite.*

		\$	cts.	\$	cts.
	<i>Report.....</i>			1,968	58
	<i>Ile de Grâce.</i>				
E. Paul.....	Salaire comme gardien de phare	210	00		
do	Démolition de la tour.....	45	00		
				255	00
	<i>Ile à la Pierre.</i>				
J. Lamoureux.....	Salaire comme gardien de phare.....	210	00		
do	Combustible.....	20	00		
A. G. Brassard.....	Achat de terre.....	965	38		
P. Bellefeuille.....	Réparations au phare.....	5	50		
H. Brassard.....	Dépenses légales au sujet de l'achat de terrain.....	137	65		
				1,338	53
	<i>Ile aux Prunes.</i>				
J. B. C. Larose.....	Salaire comme gardien de phare.....	105	00		
do	Combustible, \$8 ; enlèvement de la glace, \$25.....	33	00		
do	Réparations au phare	130	00		
do	Démolition et construction de la tour.....	40	00		
do	Frais de route.....	14	00		
				322	00
	<i>Ile au Raisin.</i>				
O. Letendre	Salaire comme gardien.....	210	00		
do	Combustible, \$12 ; canot et pendule, \$15.....	27	00		
do	Démolition et construction de la tour.....	30	00		
N. Pattenaude	Poêle.....	11	00		
P. Bellefeuille	Clous et couplets.....	2	43		
				280	43
	<i>Ile Ste. Thérèse (deux phares.)</i>				
S. Reeves.....	Salaire comme gardien du phare No. 2	60	00		
T. Brodeur.....	do do 1.	126	00		
C. Gariepy	Fret.....	15	00		
S. Bedard.....	Poêle et tuyau.....	12	30		
E. Chanteloup.....	Verres	30	00		
S. Reeves.....	Fret	5	00		
				248	30
	<i>Lacolle.</i>				
W. H. Vanvliet	Salaire comme gardien de phare.....			50	00
	<i>Lavaltrie.</i>				
D. Giguère	Salaire comme gardien de phare.....	300	00		
do	Réparations au phare.....	162	36		
do	Combustible.....	20	00		
do	Démolition et construction de la tour.....	90	00		
P. Jobin	Frais de route	35	00		
G. de la Naudière.....	Loyer de terrain.....	30	00		
J. Nadeau.....	Frais de route.....	16	75		
				654	11
	<i>Phare No. 1.</i>				
A. Auger.....	Salaire comme gardien de phare.....	500	00		
P. Bellefeuille	Réparations à la tour.....	58	98		
E. Cauchene.....	do au phare.....	3	60		
	<i>A reporter.....</i>	562	58	5,216	95

ETAT des dépenses pour le maintien des phares entre Québec et Montréal,
pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report.....</i>	562 58	5,216 95
	<i>Phare No. 1. — Suite.</i>		
A. Germain	Lancement.....	80 00	
J. T. Ellicott.....	Lanterne.....	36 50	
Gauthier et Vignault.....	Bois.....	9 20	
L. F. Trempe.....	Peinture et corde.....	22 60	
A. Portelance.....	Outils, etc.....	22 22	
J. Aubé	Peinturage des planches	5 00	
			738 10
	<i>Phare No. 2.</i>		
H. Fuet	Salaire comme gardien du phare	500 00	
P. Bellefeuille.....	Réparations à la tour	43 47	
L. J. Trempe	Peinture, corde, etc	30 83	
J. J. Ellicott.....	Réparations au phare	6 55	
Audet et Robitaille.....	Corde, etc.....	2 86	
E. Cauchene.....	Réparations.....	3 60	
A. Portelance	do à la tour.....	11 06	
			598 31
	<i>Phare No. 3.</i>		
A. Magnon	Salaire comme gardien du phare.....	500 00	
Gerard et Frechette.....	Répara. par les charpentiers, halage et lancement.....	492 74	
L. J. Trempe	Peinture, cordage etc.....	82 45	
J. Aubé	Six planches peinturées	5 00	
J. E. Ellicott.....	Lanterne	41 68	
Gauthier et Vignault.....	Revêtement.....	9 20	
Beauchemin et fils.....	Réparations, articles de fonte, grattoirs.....	16 82	
P. Pellefeuille.....	do lampes, huile etc.....	42 64	
A. Portelance.....	do clé, ferronnerie, etc	18 97	
Audet et Robitaille.....	Corde, etc	3 00	
E. Courchene.....	Réparations, quincaillerie etc.....	8 30	
			1,220 80
	<i>L'Islet Richelieu.</i>		
C. Blais	Salaire comme gardien du phare	140 00	
do	Réparations, \$24.50; fret, \$20.51.....	45 01	
S. Bedard	Ventillateur.....	4 00	
Archer et Cie	Bois	36 30	
J. Boivin	Quincaillerie.....	57 55	
W. Barbour.....	Frais de route.....	5 55	
P. Jobin.....	Nouvelle lanterne.....	246 80	
			535 21
	<i>Lolbinère (Deux phares).</i>		
O. Beaudet	Salaire comme gardie du phare, phare No 1.....	74 33	
O. C. de la Chevrotière...	do do 2.....	80 00	
O. Beaudet	Terrain	50 00	
			204 33
	<i>Havre de Montréal.</i>		
W. Jeffs.....	Salaire.....	175 00	
do	Démolition et construction de la tour.....	70 00	
L. A. Blanchet.....	Frais de route.....	9 50	
W. Jeffs	Répara. par les charp., \$34.77; emmagasinage, \$40.....	74 77	
			329 27
	<i>Route nord mi-chemin (Deux phares.)</i>		
D. Menard.....	Salaire du gardien du phare.....		170 00
	<i>A reporter.....</i>		9,012 97

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares entre Montréal et Québec
pour l'année expirant le 30 juin 1876.

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		9,012 97
	<i>Platon.</i>		
P. Beaudet.....	Salaire comme gardien du phare.....	105 00	
T. Routier.....	Frais de route.....	15 00	
P. Beaudet.....	Fret	3 20	
S. Bedard.....	Réparations.....	2 00	125 20
	<i>Pointe aux Trembles.</i>		
A. Lamoureux.....	Salaire comme gardien du phare.....	130 00	
do	Fret	2 40	132 40
	<i>Pointe du Lac.</i>		
M. Paquin.....	Salaire comme gardien du phare.....	100 00	
do	Défrichement.....	14 00	
do	Réparations par les charpentiers et toit.....	60 00	174 00
	<i>Pointe Citrouille.</i>		
C. Brunette.....	Salaire comme gardien du phare.....	175 00	
do	Combustible, \$7; réparations. \$10.95	17 95	
J. Le Bel.....	Chaloupe	15 00	207 95
	<i>Port St. François (Trois phares).</i>		
E. Duval.....	Salaire comme gardien du phare.....	140 00	
do	Réparations à la chaloupe.....	6 50	
J. Duval.....	Emmagasinage.....	30 00	
H. Brassard.....	Démolition et reconstruction de la tour.....	60 00	
W. Barbour.....	Frais de route.....	14 50	
J. Boivin.....	Ferronnerie.....	31 31	
F. O. Vallerand	Cheminées.....	3 20	
S. Bedard.....	Réparations de lampes.....	2 00	287 51
	<i>Repentigny (Deux phares).</i>		
J. B. Lachapelle	Salaire comme gardien du phare No. 2.....	49 00	
C. Rivet.....	do do do 1.....	49 00	
do	Réparations à la tour do 1.....	12 00	110 00
	<i>Rivière du Chêne.</i>		
Veuve J. Langlois.....	Salaire comme gardien du phare		49 00
	<i>St. Pierre les Becquets.</i>		
S. C. Francœur.....	Salaire comme gardien du phare.....	58 00	
S. Bedard.....	Réparation des lampes	1 75	59 75
	<i>St. Valentin.</i>		
P. Martin.....	Salaire comme gardien du phare.....		150 00
	<i>A reporter</i>		10,308 00

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., entre Montréal et
Quebec.—*Suite.*

		\$	cts.	\$	cts.
	<i>Report</i>			10,308	78
	<i>Havre de Sorel.</i>				
Richelieu et Cie	Salaire comme gardiens du phare.....			85	00
	COMPTE GÉNÉRAL				
J. C. Hamel	Emmagasinage de l'huile de charbon	277	25		
Bélanger et Gariépy.....	Peinture et huile	600	50		
E. Chanteloup	Becs, cheminées, etc	599	20		
S. Bédard	Boîtes, entonnoirs, etc.....	79	00		
J. Vaudry.....	Chamois, coton, etc.....	51	40		
P. Bellefeuille	Hivern. de 2 phares-flott., \$50; comb. pour do, \$86.63	136	63		
do	Frais de route, payé pour charriage et télégrammes.	107	81		
W. Barbour.....	do	9	50		
J. Nadeau	do	34	25		
do	Pour avoir mis en position les phares-flottants	30	00		
Ant. Force	Emmagasinage de l'huile.....	47	50		
Audet et Robitaille.....	Corde, etc.....	27	53		
H. C. Austin.....	Acte de vente.....	19	50		
A. Côté et Cie.....	Impressions et enveloppes.....	10	00		
J. J. Foote	Impression de 200 copies du bordereau de paiement	10	00		
E. Desgagne	Nettoyeurs de cheminées	9	40		
J. Boivin	Quincaillerie	78	18		
do	Chamois et éponges	60	00		
Dastons St. Laurent.....	Éponges.....	15	00		
T. Routier	Payé aux charpentiers pour réparations.....	271	00		
A. Marmen	Frais de route.....	12	05		
J. Nadeau	Deux mois de salaire	120	00		
				2,605	70
	Total des dépenses.. ..			12,999	48

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine, etc.

JOHN TILTON,
Comptable.

ETAT des dépenses pour la construction des phares en aval de Québec,
pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

<i>Baie St. Paul.</i>		\$	cts.	\$	cts.
E. Laberge	A compte sur son contrat.....			200	00
<i>Cap aux Oies.</i>					
A. Trudelle.....	A compte sur son contrat	366	60		
John Nadeau	Frais de route.....	9	50	376	10
<i>Sept Iles.</i>					
R. Cameron.....	Balance sur son contrat.....	2,157	00		
do	Extras	75	00		
E. Chanteloup.....	Lanternes, lampes et appareil d'éclairage.....	1,463	79		
Z. Lapiere.....	Chaloupes.....	104	00		
F. O. Vallerand.....	Cheminées	7	20	3,806	99
<i>Rivière Martin.</i>					
J. M. Oliver.	A compte sur son contrat.....	4,200	00		
do	Démolition de la tour.....	500	00		
F. X. Brunelle	Surveil. de la constr., \$270 ; voyage à Québec, \$25 ..	295	00		
X. Dionne	Fret	40	00		
Vapeur "Montréal"	do	13	94		
E. Chanteloup.....	Verres.....	212	25		
do	Lanterne, lampe et appareil d'éclairage.....	2,042	15		
J. M. Oliver	Fret et charriage.....	36	50		
A. Côté et Cie.....	Annonces	4	20		
J. Boivin.....	Fer.....	3	00	7,347	04
<i>Phare d'alignement de Tadoussac.</i>					
A. Trudelle.....	Contrat pour la construction.....	700	00		
do	Confection du chemin, \$395.67 ; déblaiement pour la construction, \$242.00.....	637	67		
J. Boivin	Clous, mastic, etc	2	70		
L. Guay.....	Hang. à l'huile, \$50 ; bois de chauff., \$16 ; répar., \$15.	81	00		
C. Garth et Cie.....	Ventillateurs.....	53	00		
Z. Lapiere.....	Chaloupe, etc	106	00	1,580	37
<i>Phare de l'Etang du Nord.</i>					
J. Neilson.....	Balance sur son contrat et extras			130	00
<i>Phare du rocher d'Algonron.</i>					
R. Cameron.....	A compte sur son contrat	2,000	00		
G. Turgeon.....	Surveillance de la construction	64	80		
George T. Cary.....	Annonce.....	9	28	2,074	08
<i>Phare de Kamouraska.</i>					
P. Jobin.....	Construction de la tour	217	64		
E. Chanteloup.....	Lanterne, appareil d'éclairage à révolution, etc.....	1,578	25		
W. Barbour	Frais de route.....	17	30	1,813	19
<i>Phare de Métis.</i>					
J. H. Ferguson.....	Achat de terre.....	100	00		
John Gleason.....	Acte et enregistrement	25	00	125	00
<i>A reporter.....</i>				17,452	77

ETAT de la dépense pour la construction des phares en aval de Québec,
etc. — *Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		13,452 77
	<i>Cap Gaspé.</i>		
William Hyman.....	Achat de terrain et droit de descente.....	150 00	
George Turgeon.....	Main-d'œuvre.....	231 27	
P. Rousseau.....	do	156 25	537 52
	<i>Cap Chatte.</i>		
T. Routier.....	Payé pour défrichement, confection de chemin et transport.....	822 30	
J. Côté.....	Passage des travailleurs et approvisionnements.....	27 24	
B. Rioux.....	do \$8 ; fret sur matériaux, \$100.....	108 00	
C. Touchette	En à-compte sur le bâtiment.....	128 00	1,085 54
	<i>Chicoutimi.</i>		
W. Warren.....	A-compte sur son contrat.....	250 00	
do	Peinture	15 00	
F. Nadeau.....	Lampes, etc.....	122 00	
J. Boivin.....	Pinceaux.....	3 00	390 00
	<i>Feux d'alignement de la Traverse Nord.</i>		
T. Routier.....	Gages des hommes qui ont construit les tours.....	802 10	
do	Pension do do	152 27	
L. Poliquin.....	Echelles.....	5 68	
G. Garth et Cie.....	Ventilateurs.....	106 00	
Archer et Cie.	Bois.....	67 50	
S. Bédard.....	Ventilateurs.....	14 65	
G. Larue.....	Acte de vente.....	12 00	
J. Marmen.....	Transport	6 00	
J. Vallancourt.....	Fret.....	10 00	
J. O. Belanger.....	Ouvrage en fer.....	93 80	
J. Boivin.....	Ferronnerie	27 15	
F. O. Vallerand.....	Lanterne	5 90	1,303 03
	<i>Rivière Ouelle.</i>		
J. B. Dussault	Surveillance de la construction.....	198 00	
E. Chanteloup.....	Verres	48 73	
T. Routier.....	Frais de route.....	8 10	
C. E. Gagnon.....	Plans.....	40 00	
F. H. Proulx	Annonces.....	4 00	298 83
	<i>Sifflet d'alarmes, Belle-Ile.</i>		
T. W. Holmes.....	Sifflet d'alarme automatique, £375 1s. 6d. stg.....		1,825 37
	<i>Compte Général.</i>		
Chance Frères et Cie.....	Quatre phares de port, £100 ; fret, assurance, etc., £3 8s. 0d., £103 8s. 0d.....	505 69	
Felthousen et Russell.....	Quatre lampes pour jetées.....	135 02	
E. Chanteloup.....	Dilateur.....	92 25	
Bélanger et Gariépy.....	Peinture, quincaillerie, etc.....	103 15	
A. Learmouth.....	Scie.....	15 00	
W. Paton.....	Brosses à nettoyer	23 00	
Co. de télé. de la Puiss.	Messages.....	39 69	
	<i>A reporter</i>	913 80	22,893 06

ETAT de la dépense pour la construction des phares en aval de Québec,
etc. — *Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>	913 80	22,893 06
	<i>Compte Général.—Suite.</i>		
L. N. Servais.	Poudre à nettoyer.....	18 00	
R. Manger.....	.....	150 00	
J. Tomlinson	Frais de route.....	200 00	
A. Côté et Cie	Annonces.....	19 10	
S. Marcotte.....	do	12 08	
J. J. Foote.....	do	22 76	
Penny, Wilson et Cie.....	do	13 37	
"Le Nouveau Monde".....	do	14 40	
J. Carrell.....	do \$6.96; impressions, \$8.00.....	14 96	
G. T. Cary.....	do	6 84	
			1,385 31
	Dépense totale.....		\$24,278 37

WM. SMITH,
Deputé Ministre de la Marine, etc.

JOHN TILTON,
Comptable.

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en aval de Québec, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

<i>Phare de Portneuf (en haut).</i>		\$ cts.	\$ cts.
F. Rodrigue	Une année de salaire comme gardien.....	246 88	
L. Hardy.....	Réparations à la maison	194 68	
J. Vandry.....	Réfecteur, drap et cuir	11 68	
J. Germain.....	Rente foncière	5 50	
do	Combustible, \$10.50 ; charriage, \$2.00	12 50	
Audet et Robitaille.....	Corde.....	0 99	
J. Boivin.....	Poêle.....	1 50	
			473 73
<i>St. Antoine.</i>			
L. Lafleur	Une année de salaire comme gardien.....	140 00	
S. Bédard.....	Réparations de lampes.....	11 00	
J. Vandry	Drap et cuir	1 68	
F. O. Vallerand.....	Lampe.....	3 70	
			156 48
<i>Phare de Ste. Croix.</i>			
J. Thurber	Une année de salaire comme gardien.....	166 67	
do	Combustible	10 00	
do	Réparations et peinture de la lanterne	36 40	
Archer et Cie.....	Bois	195 29	
P. Jobin	Réparation à la tour.....	321 15	
A. P. Frechette.....	Fer	5 25	
J. Vandry	Drap et cuir.....	1 36	
N. Desrocher	Rente foncière.....	6 00	
S. Bédard.....	Réparations aux lampes	2 50	
J. Boivin.....	Quincaillerie et peinture.....	83 51	
			828 13
<i>Pointe St. Laurent.</i>			
Jos. Chabot.....	Une année de salaire comme gardien.....	296 24	
F. O. Vallerand.....	Lampe.....	2 20	
S. Bédard	Poêle, tuyaux et réparations.....	17 20	
J. Vandry	Drap et cuir	2 72	
J. Boivin.....	Clous.....	2 63	
			320 99
<i>Phare de Bejlechasse.</i>			
E. Thivierge.....	Une année de salaire comme gardien.....	316 00	
do	Combustible \$10.00 ; verres, etc., \$1.14	11 14	
Audet et Robitaille	Corde.....	6 09	
J. Parent et Cie.....	Drap et cuir.....	2 72	
			335 95
<i>Ile aux Grues.</i>			
J. Painchaud.....	Une année de salaire comme gardien.....	316 00	
do	Combustible, \$16.00 ; réparations, \$10.00.....	26 00	
J. Vandry	Drap et cuir.....	2 40	
J. Boivin	Serrure et clous	5 00	
S. Bédard.....	Poêle et tuyaux.....	9 35	
T. Routier.....	Réparations par des charpentiers.....	42 54	
			401 29
<i>Piliers.</i>			
D. Babin	Une année de salaire comme gardien	444 40	
do	Comb., \$30.25 ; répar. à la chal. et au phare \$81.35	111 60	
Archer et Cie.....	Bois	110 75	
Audet et Robitaille	Corde, etc.....	70 91	
J. Parent et Cie	Futailles.....	5 00	
<i>A reporter.....</i>		742 66	2,516 57

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en aval de Québec, etc.—
Suite.

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>	742 66	2,516 57
	<i>Piliers.—Suite.</i>		
F. O. Vallerand	Cheminées.....	6 95	
J. Vaudry	Drap et cuir.....	16 74	
J. Boivin.....	Ferronnerie, mastic, etc.....	31 80	
Chinic et Beaudet	Clous.....	1 10	
G. T. Philips.....	Réparations d'ouvrages en cuivre	3 50	
			802 75
	<i>Kamouraska.</i>		
T. R. Desjardin.....	Une année de salaire comme gardien.....	345 60	
do	Canot	13 25	
Audet et Robitaille.....	Corde.....	6 07	
S. Bedard.....	Réparations des lampes	9 45	
F. X. Brunelle.....	Peinture	20 00	
J. Vaudry.....	Drap et cuir.....	5 84	
J. Parent et Cie	Chaux.....	6 30	
Compagnie de Richelieu	Fret.....	9 54	
L. Pôliquin.....	Echelle	2 13	
F. Routier.....	Hangar	33 00	
J. Boivin.....	Ferronnerie	42 38	
			493 55
	<i>Pélerin.</i>		
J. C. Marquis.....	Une année de salaire comme gardien.....	335 76	
do	Combustible, \$48.00; Réparations de chemins, \$263.92; et phare, \$87.51.....	399 43	
L. Lapierre.....	Chaloupe de vingt-deux pieds.....	180 00	
Audet et Robitaille	Corde.....	5 78	
R. Blakiston.....	Réparations des voiles.....	6 50	
J. B. Chevalier	Bateau plat.....	9 00	
J. Vaudry	Drap et cuir.....	4 20	
F. O. Vallerand	Cheminées	2 50	
J. Boivin.....	Peinture et ferronnerie	16 47	
			959 64
	<i>Pots à l'Eau-de-Vie.</i>		
N. Richard	Une année de salaire comme gardien	395 00	
do	Combustible, \$20.00; réparations, \$5.00.	25 00	
J. Vaudry	Drap et cuir.....	4 20	
S. Bedard	Tuyau de poêle.....	2 70	
E. Thivierge.....	Bateau plat.....	5 00	
J. Boivin	Meule	5 45	
			437 35
	<i>Phare de l'Isle Rouge.</i>		
E. Fraser.....	Une année de salaire comme gardien, \$493.72; et pour le combustible et l'eau, \$160.....	653 72	
S. Bédard	Poêle et tuyau.....	33 25	
J. Vaudry.....	Drap et cuir.....	5 05	
Z. Lapierre.....	Chaloupe.....	120 00	
R. Blakiston.....	Voiles	71 40	
A. Fraser	Réparations	26 61	
J. Boivin.....	Verre, zinc et clé anglaise	15 50	
G. Turcotte	Réparation du phare	45 00	
			970 52
	<i>Ile Verte.</i>		
G. Lindsay.....	Une année de salaire comme gardien, \$493.72; et pour un assistant, \$100; deux artilleurs, \$200; et combustible, \$60.....	853 72	
	<i>A reporter</i>		6,180 38

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en aval de Québec,
etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report.....</i>	853 72	6,180 38
	<i>Ile Verte. — Suite.</i>		
F. X. Brunelle.....	Peinturage.....	70 00	
L. Leclerc.....	Etoupe et vieux câble.....	30 19	
S. J. Shaw et Cie.....	Poêle, etc.	22 00	
J. Boivin.....	Quincaillerie et peinture.....	34 60	
F. O. Vallerand.....	Lampe.....	2 75	
J. Vandry.....	Drap et cuir.....	5 04	
Audet et Robitaille.....	Corde.....	2 00	
S. Bédard.....	Poêle.....	11 10	
			1,031 40
	<i>Phare de Bicquette.</i>		
Thos. LeBel.....	Une année de salaire comme gardien, \$395 ; pour les canonnières, \$200 ; combustible et eau, \$160	595 00	
W. D. Campbell.....	Deux années de rente foncière jusqu'au 30 juin 1875	48 00	
Jas. Carrell.....	Annonces.....	8 00	
A. Côté et Cie.....	do.....	11 04	
G. T. Cary.....	do.....	16 64	
S. Marcotte.....	do.....	12 96	
L. Leclerc.....	Etoupe.....	30 24	
P. Jobin.....	Réparations de la lanterne.....	86 45	
H. Tétu.....	do du canot.....	5 00	
A. Kane.....	Lampes.....	62 40	
E. Chanteloup.....	Réflecteurs, \$325.00 ; glace, \$472.50 ; plaqués, etc., \$116.00	913 50	
Audet et Robitaille.....	Corde.....	11 49	
F. O. Vallerand.....	Becs.....	15 50	
S. Bédard.....	Poêle et tuyaux.....	57 83	
J. Vandry.....	Drap et cuir.....	5 84	
L. Fournier.....	Fret.....	15 00	
J. Parent et Cie.....	Chaux.....	1 30	
J. Boivin.....	Quincaillerie.....	22 23	
Dastous et St. Laurent.....	do.....	3 25	
Thos. LeBel.....	Réparations et menues dépenses.....	19 80	
W. Barbour.....	Frais de route.....	7 75	
			1,949 28
	<i>Pointe-aux-Pères.</i>		
D. Lawson.....	Une année de salaire comme gardien.....	197 48	
J. Heppel.....	do do assistant.....	140 00	
D. Lawson.....	Combustible.....	20 00	
S. Bedard.....	Fer.....	4 00	
F. O. Vallerand.....	Lampes et cheminées.....	4 10	
J. Vandry.....	Drap et cuir.....	5 04	
J. Boivin.....	Verre, quincaillerie, etc.....	21 00	
L. Poliquin.....	Echelle.....	1 33	
			392 95
	<i>Phare des Rochers aux Oiseaux.</i>		
P. Whalen.....	Une année de salaire comme gardien et pour les assistants et le combustible.....	1,488 00	
Crawford et fils.....	Charbon.....	103 34	
J. Parent et Cie.....	Barils.....	38 75	
J. Eden.....	Poudre.....	19 35	
Jas. Marmen.....	Dix cordes de bois.....	40 00	
S. Bedard.....	Poêle, tuyaux et fer galvanisé.....	58 40	
J. Vandry.....	Drap et cuir.....	17 96	
G. T. Philips.....	Plaques en cuivre et réparations.....	41 80	
Dastous et St. Laurent.....	Extincteur.....	65 00	
	<i>A reporter.....</i>	1,872 60	9,553 95

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en aval de Québec,
etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report.....</i>	1,872 60	9,553 95
	<i>Phare des Rochers aux Oiseaux—Suite.</i>		
P. F. Rinfret	Caisse de médicaments.....	7 60	
Audet et Robitaille	Corde, toile, etc.....	22 91	
L. Leclerc.....	Etope	15 12	
Archer et Cie.....	Bois.....	126 80	
Dinning et Webster	Cordage en fil de fer.....	3 60	
J. Boivin	Zinc, clous et métal jaune.....	120 00	
F. O. Vallerand	Mèches de lanterne.....	1 80	
T. Routier.....	Payé aux charpentiers qui ont construit le hangar, le passe-avant, etc.....	112 40	
do	do aux peintres.....	63 00	
			2,345 83
	<i>Cap Kosier.</i>		
A. Trudeau.....	Une année de salaire comme gardien, \$395, et pour deux assistants, \$400.....	795 00	
do	Combustible, \$45, transport et approvisionn., \$24	69 00	
J. Eden.....	Peinturage.....	50 00	
J. Parent et Cie.....	Chaux et barils.....	11 30	
L. Leclerc.....	Etope.....	15 12	
S. Bédard	Poêle et tuyaux	27 85	
Archer et Cie	Bois.....	102 75	
J. Boivin	Quincaillerie.....	23 28	
Dastous et St. Laurent...	do	10 75	
J. Vandry	Drap et cuir.....	7 92	
Geo. Turgeon	Réparations	122 30	
M. Thibaut	Cheminées	3 52	
F. O. Vallerand.....	Lampes et cheminées.....	12 50	
			1,251 29
	<i>Pointe Ouest, Anticosti.</i>		
L. Malouin	Une année de salaire comme gardien, \$395, et pour trois assistants, \$400.....	795 00	
do	Défrichement.....	32 00	
J. Colvin.....	Avoine, son, etc.....	32 30	
C. Cazeau	Traineau.....	16 00	
Fisher et Blouin.....	Harnais et couvertures de cheval.....	20 00	
F. O. Vallerand.....	Cheminées	15 35	
J. Vandry	Drap et cuir.....	11 84	
L. Leclerc.....	Etope.....	15 12	
S. Bédard.....	Tuyaux de poêle.....	2 20	
T. Routier.....	Gages des peintres	102 00	
Dastous et St. Laurent...	Outils.....	16 27	
J. Boivin	Quincaillerie	25 45	
			1,083 53
	<i>Depôt de provisions.</i>		
Connolly et Cie	Fleur.	70 80	
M. Dion et Cie.....	Pois.....	8 00	
G. Bouchard	Lard.....	51 00	
			129 80
	<i>Pointe Sud-Ouest, Anticosti.</i>		
E. Pope	Douze mois de salaire comme gardien, \$395, et pour deux assistants, \$200, et provisions, \$200.....	795 00	
do	Réparations	6 80	
D. McGenley.....	Chevaux.....	100 00	
J. Colvin.....	Avoine, son, etc.....	24 90	
J. Marmen.....	Foin	5 70	
Audet et Robitaille.....	Corde, toile, etc.....	14 55	
	<i>A reporter</i>	946 95	14,364 40

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en aval de Québec,
etc.—*Suite.*

<i>Report.</i>		\$ cts. 946 95	\$ cts. 14,364 40
<i>Pointe Sud-Ouest, Anticosti.—Suite.</i>			
G. T. Philips	Quincaillerie et réparations.....	30 85	
E. Chanteloup.....	Lanterne.....	65 11	
Archer et Cie.....	Bois.....	37 53	
R. Blakiston.....	Voiles.....	15 00	
J. Vandry	Drap et cuir.....	9 12	
J. Giblin.....	Charbon.....	2 50	
S. Bedard.....	Tuyaux de poêle.....	8 15	
J. Parent et Cie.....	Chaux.....	2 60	
F. O. Vallerand.....	Cheminées, mèches, etc.....	38 00	
T. Routier.....	Gages aux peintres.....	63 00	
J. Boivin.....	Quincaillerie.....	19 85	
J. Vandry	Habillement.....	20 60	
			1,259 26
<i>Pointe Est, Anticosti.</i>			
Thos. Gagné.....	Une année de salaire comme gardien, \$395, pour deux assistants, \$200, et provisions, \$200.....	795 00	
Archer et Cie.....	Bois.....	176 70	
J. Boivin.....	Fourche, râteau, clous, etc.....	30 70	
S. Bedard.....	Poêle et tuyaux.....	37 05	
J. Vandry	Drap et cuir.....	5 04	
Dastous St. Laurent.....	Peinture et clous.....	16 40	
Audet et Robitaille.....	Corde.....	6 11	
C. Duquet.....	Télescope.....	5 00	
J. Colvin.....	Avoine.....	24 90	
P. F. Rinfret.....	Médecine.....	8 00	
J. Parent et Cie.....	Chaux.....	2 60	
F. Vezina.....	Peinturage.....	39 00	
C. Cazeau.....	Traineau.....	31 00	
F. O. Vallerand.....	Lampe et cheminées.....	10 30	
			1,187 80
<i>Forteau.</i>			
P. Godier.....	Une année de salaire comme gardien, \$395, deux assistants, \$400, et provisions, \$20.....	815 00	
E. Chanteloupe.....	Verre.....	168 24	
Audet et Robitaille.....	Corde.....	7 40	
F. O. Vallerand.....	Cheminées.....	2 60	
Fisher et Blouin.....	Harnais.....	14 00	
P. F. Rinfret.....	Médicaments.....	1 10	
L. Leclerc.....	Etupe.....	15 12	
S. Bedard.....	Réparations aux lampes.....	8 10	
G. T. Philips	do.....	14 00	
F. Vezina.....	Peinturage.....	111 00	
Dastous St. Laurent.....	Peinture.....	4 50	
Archer et Cie.....	Bois.....	19 50	
C. Cazeau.....	Charrette et traineau.....	63 00	
J. Colvin.....	Avoine, son, etc.....	24 90	
J. Boivin.....	Quincaillerie.....	28 85	
J. Vandry	Drap et cuir.....	5 04	
			1,302 35
<i>Paspébiac.</i>			
L. Strong.....	Une année de salaire comme gardien.....	150 00	
do.....	Combustible.....	40 00	
Dastous St. Laurent.....	Plomb.....	10 00	
R. Manger.....	Remplissage d'une jetée.....	30 00	
J. Vandry	Drap et cuir.....	4 00	
J. Boivin.....	Clous et couplets.....	1 20	
			235 20
<i>A reporter.</i>			18,349 01

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en aval de Québec,
etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report.....</i>		18,349 01
	<i>Belle-Isle.</i>		
M. Colton	Une année de salaire comme gardien, \$588, et trois assistants, \$460.....	1,048 00	
E. Chanteloup.....	Glaces	346 75	
John Giblin.....	Charbon	176 90	
S. Bedard.....	Poêle et tuyaux.....	58 10	
L. Leclerc.....	Etoupe.....	15 12	
F. Vézina.....	Peinturage	93 00	
Ross et Cie.....	Fret.....	41 85	
Audet et Robitaille.....	Corde, toile, etc.....	31 70	
Dawson et Cie.....	Papier	1 25	
J. Colvin.....	Avoine, son, etc.....	41 50	
Fisher et Blouin.....	Couverture pour cheval et courroies.....	15 50	
J. Boivin.....	Quincaillerie	54 30	
J. Vandry.....	Drap et cuir.....	5 04	
C. Cazeau.....	Roues.....	19 00	
J. Houghton.....	Fers à cheval.....	7 20	
Archer et Cie.....	Bardeaux.....	2 00	
			1,957 21
	<i>Pointe Riche.</i>		
Eng. Roy.....	Une année de salaire comme gardien.....	588 00	
C. F. Langlois.....	Combustible.....	60 00	
Audet et Robitaille.....	Cordes	4 50	
S. Bedard.....	Réparations de lampes.....	10 25	
J. Vandry	Drap et cuir.....	5 04	
G. T. Philips.....	Réparations de pompes, tuyaux, etc.....	29 75	
F. Vézina.....	Peinturage.....	30 00	
Archer et Cie.....	Bois.....	18 00	
T. Routier.....	Châssis.....	37 60	
J. Vandry.....	Rideaux.....	5 68	
J. Parent et Cie.....	Chaux	1 30	
J. Boivin.....	Quincaillerie	48 58	
Dastous St. Laurent.....	Peinture	4 50	
			843 20
	<i>Montée du Lac.</i>		
E. Simard	Une année de salaire comme gardien.....	296 24	
do	Combustible.....	30 00	
Audet et Robitaille.....	Corde.....	30 00	
Dunning et Webster.....	Cor dage en fil de fer.....	20 46	
J. Vandry	Drap et cuir.....	2 52	
H. S. Scott.....	Poudre	3 90	
J. Parent et Cie.....	Chaux	1 30	
H. Simard	Fret	15 00	
Archer et Cie.....	Bois.....	5 70	
F. O. Vallerand.....	Cheminées.....	1 20	
J. Boivin	Acier	7 14	
S. Bedard	Appareil d'alimentation pour l'huile et réparations.....	7 50	
			420 96
	<i>Pointe Sud, Anticosti.</i>		
O. Tétu	Une année de salaire comme gardien.....	588 00	
L. Arel.....	Suif.....	15 36	
J. Vandry.....	Drap et cuir.....	5 04	
F. Vézina.....	Peinturage.....	36 00	
J. Boivin.....	Quincaillerie	59 14	
			703 54
	<i>A reporter</i>		22,273 92

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en aval de Québec, etc.—
Suite.

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		22,273 92
	<i>Dépôt de provisions.</i>		
G. Bouchard.....	Lard.....	76 50	
M. Dion et Cie.....	Fleur.....	17 25	
L. Bourget.....	Thé et sucre.....	10 00	
J. Vandry.....	Bottes et casques.....	36 00	
			139 75
	<i>Sifflet d'alarme.</i>		
D. Têtu.....	Une année de salaire comme mécanicien.....	520 00	
G. T. Philips.....	Manomètre, \$22.50 ; réparations, \$19.62.....	42 12	
			562 12
	<i>Ile Amherst.</i>		
W. Cormier.....	Une année de salaire comme gardien.....	296 24	
J. Vandry.....	Drap et cuir.....	10 18	
M. Thibaudeau.....	Cheminées.....	3 40	
J. Parent et Cie.....	Chaux.....	1 30	
G. T. Philips.....	Toile-émeri.....	0 90	
J. Boivin.....	Quincaillerie.....	10 35	
W. Cormier.....	Bois de chauffage, \$8.00 ; réparations \$2.31.....	10 31	
			332 68
	<i>Cap de la Madeleine</i>		
P. Savage.....	Deux mois de salaire comme gardien.....	49 08	
G. Lavergne.....	Dix do do.....	246 86	
Et. Fontaine.....	Réparations au phare et construction de hangar.....	149 75	
J. Bédard.....	do do do.....	161 75	
E. Vachon et Cie.....	Bois de construction.....	15 10	
P. Savage.....	Défrichement, \$24 ; peinture \$20 ; bois de chauffage, \$17.20.....	61 20	
A. Dupuis.....	Combustible pour 1875-76.....	20 00	
J. Parent et Cie.....	Chaux.....	2 60	
Cie de vapeurs de Québec et des Ports du Golfe...	Passage des ouvriers.....	12 00	
F. O. Vallerand.....	Lanterne.....	1 70	
S. Bédard.....	Réparations aux lampes.....	2 00	
J. Vandry.....	Drap et cuir.....	4 20	
Archer et Cie.....	Bois de construction.....	45 05	
J. Boivin.....	Quincaillerie.....	11 51	
			782 80
	<i>Cap Ray.</i>		
R. Rennie.....	Une année de salaire comme gardien.....	588 00	
do.....	Chemin.....	100 00	
do.....	Peinture, \$93 ; payé pour huile, goudron, quincaillerie, \$34.30.....	127 30	
do.....	Combustible.....	40 00	
Audet et Robitaille.....	Corde.....	30 47	
Dawson et Cie.....	Livre de loch.....	1 60	
M. Thibaudeau.....	Lanterne.....	1 16	
E. Chanteloup.....	Cuyettes à l'huile.....	90 25	
Dastous et St. Laurent.....	Peinture.....	4 50	
J. Boivin.....	Pinceaux, etc.....	66 75	
S. Bédard.....	Lampes et réparations.....	12 65	
J. Vandry.....	Drap et cuir.....	11 84	
Archer et Cie.....	Bois de construction.....	40 00	
J. Parent et Cie.....	Chaux.....	6 50	
			1,121 02
	<i>A reporter</i>		25,212 29

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en aval de Québec, etc.—
Suite.

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report.....</i>		25,212 29
	<i>Sifflet d'alarme.</i>		
R. Rennie	Une année de salaire comme mécanicien.....	400 00	
do	Débarquement du charbon	104 00	
J. U. Black	Charbon	456 75	
J. Boivin	Quincaillerie	67 65	
G. T. Philips.. ..	Manomètre et réparations.....	152 67	
A. M. Fraser.....	Balance de gages de mécanicien.....	55 56	
			1,236 63
	<i>Cap Chatte.</i>		
T. Coté.	Une année de salaire comme gardien	296 24	
Audet et Robitaille.....	Corde, toile d'emballage, etc.....	38 76	
J. Parent et Cie.....	Chaux et barils.....	27 50	
T. Coté.....	Construction d'un hangar.....	30 00	
Dinning et Webster.....	Cable métallique	7 90	
A. P. Frechette.....	Pinceaux.....	7 50	
S. Bedard.....	Poêle, tuyau et réparations.....	46 95	
J. Vandry	Drap et cuir.....	2 72	
C. Cazeau	Charrette pour les provisions.....	22 00	
C. Touchette	Réparations.....	22 50	
J. Boivin.....	Quincaillerie	5 00	
M. Thibadeau.....	Lampes et cheminées	2 96	
Chinic et Beaudet.	Clous.....	1 20	
J. Coté.....	Réparations au phare.....	5 40	
			516 63
	<i>Havre de Gaspé.</i>		
J. Eden	Chaîne et peinture.		8 75
	<i>Phare flottant de Gaspé.</i>		
John Ascah... ..	Une année de salaire comme gardien.....	400 00	
J. Eden	Corde	2 50	
F. O. Vallerand.....	Mèches et cheminées.....	6 55	
J. Vandry.....	Drap et cuir.....	2 52	
E. Chanteloup.....	Verres	6 15	
			417 72
	<i>Bassin de Gaspé.</i>		
B. Eden	Salaire comme gardien pour la saison de 1875.....	42 00	
J. Vandry.....	Drap et cuir.....	4 20	
			46 20
	<i>Phare flottant de l'Ile Rouge.</i>		
Capt. J. Levesque.	A compte de contrat, 1875	1,810 00	
do	do do 1876.....	550 00	
O. Picard	Plomberie.....	24 00	
G. T. Phillips.....	Réparations à la machine.....	1,041 61	
L. Guerd.....	Meubles et réparations.....	20 00	
A. McCallum	Réparations des boussoles.....	6 25	
T. Routier.....	Gages payés aux charpentiers.....	161 19	
do	do pour couper la glace.....	30 30	
J. Boivin.....	Quincaillerie	15 64	
S. J. Shaw.....	Tampons.....	105 22	
Archer et Cie.....	Bois de construction.....	8 41	
J. Levesque.....	Frais de port et télégrammes.....	38 08	
Cie de ch. de fer G. T.	Fret sur fer	4 47	
L. Arcl.....	Suif.....	28 80	
	<i>A reporter.....</i>	3,843 97	37,438 22

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en aval de Québec,
etc.—*Suite.*

	<i>Report.....</i>	\$ cts. 3,843 97	\$ cts. 27,438 22
	<i>Phare-flottant de l'Île Rouge.—Suite.</i>		
F. Vézina.....	Peinturage	22 88	
Allan Gilmour.....	Hivernement à l'Ause aux Sauvages, 1874-75.....	85 00	
F. Derouin.....	Poulies	35 00	
S. Bédard.....	Poêle et tuyaux.....	77 45	
Robitaille et Piché.....	Verres.....	58 00	
R. Blakiston.....	Voiles.....	534 21	
Duquet et Cie.....	Horloges.....	11 00	
J. Lévesque.....	Bois	138 00	
A. H. Murphy.....	Charbon.....	140 00	
Crawford et Fils.....	do	225 00	
G. Vien.....	Remorquage.....	20 00	
J. Vandry.....	Drap et cuir.....	5 04	
P. Poirier.....	Main-d'œuvre.....	10 00	
J. M. Tardif.....	Poteau	7 00	
Audet et Robitaille.....	Câble, toile d'emballage, etc.....	638 50	
J. Blais.....	Hivernement, 1875-76.....	40 00	
J. Parent et Cie.....	Sable	34 80	
D. Lévesque.....	Fret sur charbon.....	25 00	
J. Lévesque.....	Chaîne et réparation d'une chaloupe.....	29 50	
Dinning et Webster.....	Câble métallique et brosse à nettoyer les tubes.....	15 19	
Cie. de caoutch. de Québec	Tampons	2 74	
T. N. Tweedell.....	Remorquage.....	18 00	
O. Chamberland.....	Fret.....	8 00	
Bélanger et Gariépy.....	Limes.....	26 65	
			6,040 94
	<i>Compte spécial.</i>		
G. T. Davie.....	Hivernement sur cale brevetée	300 00	
do	Câble métallique, palans, etc.....	1,168 28	
do	Fer, bois de constr., réparations, charbon, guindeau, poulies, usage des machines, et fourn. de navir.	3,523 87	
Ph. Philip.....	Ouvrage en fer.....	53 15	
Tweedell et Campbell.....	Réparations aux machines	119 50	
Geo. Bisset.....	do	121 87	
L. Leclerc.....	Chaîne et étoupe.....	68 80	
A. P. Fréchette.....	Serrures et goujons.....	2 46	
Bélanger et Gariépy.....	Outils.....	74 70	
J. Boivin.....	Ferronnerie.....	104 99	
H. S. Scott et Cie.....	Fer.....	70 39	
Archer et Cie.....	Bois de construction.....	64 76	
Dussault et Cie.....	Touage.....	40 00	
J. Marmen.....	Charriage	16 10	
Terreau, Frères.....	Grillage de fournaise.....	26 50	
F. O. Vallerand.....	Cheminées.....	16 75	
			5,772 12
	<i>Phare-flottant de la Traverse d'en bas.</i>		
J. Gourdeau.....	A compte du contrat, 1875.....	1,800 00	
do	do	500 00	
do	Bois de chauffage, \$132.32; menues dépenses, \$10.33.	142 65	
G. Glassford.....	Tubes.....	96 32	
J. Nadeau.....	Gages de gardien.....	112 50	
Audet et Robitaille.....	Câbles, grosse toile, etc.....	111 20	
R. Blakiston.....	Voiles.....	44 75	
Dawson et Cie.....	Livre de loch.....	3 75	
T. Poliquin.....	Réparation de machine.....	199 99	
T. Routier.....	Gages de charpentiers pour réparations.....	43 39	
A. P. Fréchette.....	Ferronnerie.....	12 47	
J. Boivin.....	Outils.....	92 28	
C. Duquet.....	Horloge	4 00	
	<i>A reporter.....</i>	3,163 30	39,251 27

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en aval de Québec,
etc — *Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report.....</i>	3,163 30	39,251 27
	<i>Phare-flottant de la Traverse d'en bas.—Suite.</i>		
G. Seifert.....	Lunettes.....	15 00	
B. Léonard.....	Verres.....	6 00	
F. Vézina.....	Peinturage.....	11 25	
Dinning et Webster.....	Brosse à nettoyer les tubes.....	4 50	
J. Vaudry.....	Drap et cuir.....	3 56	
Cie. de caoutch. de Québec.....	Tampons.....	11 34	
Crawford et Fils.....	Charbon.....	185 25	
J. M. Tardivell.....	Verres.....	3 00	
G. T. Phillips.....	Quincaillerie, réparations en cuivre jaune et rouge.....	61 13	
J. N. Tweedell.....	Touage.....	18 00	
G. T. Davis.....	Hivernement sur cale brevetée.....	200 00	
do.....	Réparations de charpenterie et de forge.....	766 37	
S. Bédard.....	Lanterne.....	10 50	
			4,459 20
	<i>Phare-flottant de la Traverse d'en haut.</i>		
A. M. Déchéne.....	A compte sur son contrat, 1875.....	1,300 00	
do.....	do do 1876.....	200 00	
Audet et Robitaille.....	Câbles, grosse toile, etc.....	67 18	
S. Bédard.....	Poêle et tuyaux.....	32 30	
J. Lévesque.....	Gages du gardien.....	110 83	
F. O. Vallerand.....	Cheminées.....	3 80	
A. M. Déchéne.....	Frais de route.....	60 94	
Archer et Cie.....	Bois de construction.....	1 25	
J. Boivin.....	Ferronnerie.....	5 27	
G. Bisset.....	Ferrures de guindeau.....	1 47	
J. Vaudry.....	Drap et cuir.....	1 68	
Duquet et Cie.....	Réparation d'une horloge et d'un télescope.....	3 00	
Dastous et St. Laurent.....	Meule.....	1 16	
P. Jobin.....	Réparation à la coque.....	382 17	
J. Marmen.....	Charriage.....	12 00	
			2,183 05
	<i>Cap Norman.</i>		
Hy. Locke.....	Une année de salaire comme gardien.....	493 72	
Audet et Robitaille.....	Câbles.....	16 66	
J. Parent et Cie.....	Barils.....	22 50	
C. Cazeau.....	Charrette.....	27 00	
J. Boivin.....	Ferronnerie.....	22 77	
F. Vézina.....	Peinturage.....	93 00	
J. Vaudry.....	Drap et cuir.....	5 04	
Archer et Cie.....	Pin.....	2 64	
S. Bédard.....	Tuyaux de poêle.....	2 50	
			655 83
	<i>Ile aux Œufs.</i>		
P. Côté.....	Une année de salaire comme gardien.....	493 72	
Z. Lapiere.....	Chaloupe.....	100 00	
Audet et Robitaille.....	Câble.....	23 91	
S. Bédard.....	Deux poêles, tuyaux et capuchon de cheminée.....	87 80	
N. Bernier.....	Fret de chaloupe.....	15 00	
Lachance et Dugal.....	do provisions.....	5 75	
J. Parent et Cie.....	Chaux.....	2 60	
J. Vaudry.....	Drap et cuir.....	4 20	
J. Boivin.....	Ferronnerie.....	27 97	
F. O. Vallerand.....	Lampe et cheminées.....	5 05	
G. T. Phillips.....	Toile-émeri.....	0 90	
			766 90
	<i>A reporter.....</i>		47 346 25
	100		

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en aval de Québec.—
Suite.

		\$	cts.	\$	cts.
	<i>Report</i>			47,346	25
	<i>Phare de la Pointe Carleton.</i>				
E. Landry.....	Une année de salaire comme gardien.....	296	24		
do	Combustible.....	20	00		
J. Vandry	Drap et cuir	3	36		
S. Bédard.....	Ventilateur et auge	9	05		
				328	65
	<i>Bateau-phare de Manicouagan.</i>				
Capt. T. Connell.....	A compte de contrat, 1875	2,781	00		
do	do do 1876	540	00		
G. T. Davis.....	Hivernement sur cale brevetée	200	00		
do	Gages aux charpentiers, etc.....	356	93		
G. T. Phillips.....	Quincaillerie, cuivre rouge, cuivre, réparations.....	123	46		
Crawford et fils	Charbon	251	35		
Audet et Robitaille	Corde, toile, etc	77	03		
R. Blakiston.....	Voiles	135	54		
S. J. Shaw.....	Tampons	36	97		
G. Glassford.....	Tubes et dilateur.....	148	68		
A. P. Fréchette.....	Outils	1	35		
Terreau et Frères.....	Grillage de fournaise	22	50		
S. Bédard.....	Trois poêles, tuyaux, lampes, cheminées, etc.....	115	35		
D. Kerr.....	Verre	2	45		
J. Vandry	Drap et cuir	3	56		
C. Duquet.....	Réparation d'horloges.....	3	25		
Cie. de caoutc. de Québec	Tampons	7	13		
A. McCallum.....	Réparation de la boussole.....	2	00		
A. Tranquille.....	Poulies.....	8	40		
G. T. Cary	Annonces	6	08		
F. O. Vallerand.....	Cheminées	2	85		
J. Boivin.....	Quincaillerie	46	30		
J. Marmen.....	Charriage.....	5	40		
T. Routier.....	Gages aux charpentiers.....	95	73		
J. Nadeau.....	do gardien, déc., jan., fév., mars, avril.....	112	50		
T. Connell.....	Pension de trois ouvriers, \$9.00; bois de ch., \$61.97	70	97		
G. T. Davis.....	Gages aux fabricants de chaudières, etc., répar.	400	16		
T. Robert.....	Tourniquet	5	00		
T. N. Tweedwell.....	Touage	20	00		
				5,581	94
	<i>Pointe des Monts.</i>				
L. F. Faffard.....	Une année de salaire comme gardien.....	695	00		
do	Salaire en avance au 30 sept. 1876.....	173	75		
do	Bateau, voiles, ancre, chaîne, etc.....	150	00		
L. Leclerc.....	Vieux cordage	15	12		
J. Boivin.....	Poêle et ferronnerie.....	63	45		
Chinic et Beaudet.....	Faux, fourches, etc	13	40		
F. O. Vallerand.....	Lanternes et cheminées	7	40		
Audet et Robitaille.....	Cordes, etc.....	3	49		
E. Giroux.....	Médicaments	4	50		
J. Colvin.....	Avoine	24	90		
W. E. Brunet.....	Médicaments	4	05		
J. Vandry.....	Drap et cuir.....	5	04		
G. T. Philips.....	Soudure.....	3	50		
Archer et Cie.....	Bois	10	00		
				1,173	60
	<i>Depôt des provisions.</i>				
G. Bouchard.....	Lard et bœuf.....	168	00		
M. Dion et fils.....	Pois et fleur.....	104	00		
L. Bourget.....	Thé et sucre.....	10	00		
	<i>A reporter.</i>			54,	

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en aval de Québec.—
Suite.

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report.....</i>		54,712 44
	<i>Pointe du Macquereau.</i>		
A. Brotherton.....	Une année de salaire comme gardien.....	296 24	
E. Chanteloup.....	Lampe et verres.....	31 50	
J. Boivin.....	Quincaillerie.....	4 45	
J. Vandry.....	Drap et cuir.....	3 36	
			335 55
	<i>Cap L'Espoir.</i>		
John Beck.....	Une année de salaire comme gardien.....	395 00	
do.....	Combustible.....	16 00	
J. Vandry.....	Rideaux, drap et cuir.....	9 04	
Dastous et St. Laurent.....	Mastic.....	2 35	
Jos. Eden.....	Visite du phare, Gaspé.....	19 00	
S. Bedard.....	Poêle, tuyau et capuchon de cheminée.....	51 95	
			493 34
	<i>Phare de Matane.</i>		
F. X. Dionne.....	Une année de salaire comme gardien.....	246 88	
do.....	Trois mois d'augmentation de salaire au 30 juin 1875, de \$200 à \$250.....	12 35	
Z. Lapiere.....	Chaloupes, etc. (21 pieds).....	100 00	
R. Blakiston.....	Voiles.....	44 77	
S. Bedard.....	Poêle.....	28 65	
J. Vandry.....	Drap et cuir.....	3 36	
J. Boivin.....	Peinture et clous.....	13 35	
H. C. Austin.....	Rédaction et enregistrement d'acte.....	6 50	
Audet et Robitaille.....	Corde.....	6 00	
J. Parent et Cie.....	Chaux.....	1 30	
V. Brisebois.....	Fret de canot.....	6 00	
F. X. Dionne.....	Combustible.....	7 00	
			476 16
	<i>Phare de Portneuf (en bas.)</i>		
D. Tremblay.....	Une année de salaire comme gardien.....	246 88	
do.....	Avance sur salaire.....	75 00	
do.....	Combustible, \$30; réparations, \$3.....	33 00	
J. A. Purze.....	Construction de quai.....	275 00	
Archer et Cie.....	Bois.....	197 50	
T. Routier.....	Gages pour charpentiers (réparations).....	331 43	
L. Arel.....	Provisions pour hommes travaillant aux réparati.....	24 01	
G. Bouchard.....	do do do.....	43 89	
M. Dion et fils.....	do do do.....	7 00	
J. Davidson.....	do do do.....	8 80	
L. Marois.....	do do do.....	6 35	
L. Bourget.....	do do do.....	20 48	
Audet et Robitaille.....	Corde.....	7 33	
D. Desbiens.....	Réparations.....	10 94	
A. Warrien.....	Passage des ouvriers.....	29 00	
J. Vandry.....	Drap et cuir.....	2 92	
Crawford et fils.....	Brûque.....	4 50	
S. Bedard.....	Réparations de lampes.....	5 50	
J. Boivin.....	Ferronnerie.....	65 89	
J. A. Purze.....	Planches et bardeaux.....	16 60	
			1,411 94.
	<i>Phare de Métis.</i>		
J. Martin.....	Une année de salaire comme gardien.....	296 24	
do.....	Combustible, \$18.00; construction d'étable, \$50.00.....	68 00	
do.....	Réparations au phare.....	54 85	
	<i>A reporter.....</i>		57,429 43

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en aval de Québec,
etc.—*Snite*.

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		57,439 43
	<i>Phare de Métis.—Suite.</i>		
Z. Lapierre.....	Chaloupe, etc.....	106 00	
S. Bedard.....	Poêles, tuyaux, etc.....	25 60	
J. Vandry.....	Drap et cuir.....	2 72	
J. Parent et Cie.....	Futaillies.....	10 00	
Audet et Robitaille.....	Câble.....	22 60	
R. Blakiston.....	Voiles.....	44 76	
J. Boivin.....	Peinture et brosses.....	13 65	
X. Dionne.....	Fret.....	8 00	
J. Martin.....	Garde d'un cheval.....	20 00	
			671 88
	<i>Rivière Martin.</i>		
J. Vandry.....	Drap et cuir.....	3 76	
F. T. Thomas.....	Cheminées et mèches.....	4 87	
S. Bedard.....	Poêle et tuyau.....	30 20	
			38 83
	<i>Etang du Nord.</i>		
Tim. O'Brien.....	Une année de salaire comme gardien.....	400 00	
A. Brodero.....	Terrain pour phare.....	100 00	
Archer et Cie.....	Bois de construction.....	47 00	
S. Bedard.....	Poêle, tuyau, bouilloire, etc.....	40 25	
J. Vandry.....	Drap et cuir.....	4 20	
Dastous et St. Laurent.....	Peinture et quincaillerie.....	40 24	
J. J. Fox.....	Réparations.....	5 50	
Audet et Robitaille.....	Corde.....	6 78	
J. Boivin.....	Ferronnerie.....	2 85	
			646 82
	<i>(Sifflet d'alarme.)</i>		
Tim. O'Brien.....	Une année de salaire comme mécanicien.....	400 00	
L. Arel.....	Suif.....	31 80	
G. T. Philips.....	Manomètre, \$29.00; réparations en cuivre jaune et rouge, \$20.52.....	49 52	
T. Bourgue.....	Charriage de charbon.....	71 00	
Tim. O'Brien.....	Bois de chauffage.....	100 00	
S. J. Shaw.....	Tampons.....	8 82	
			661 14
	<i>Phare de Cap Gaspé.</i>		
C. D. Esnouf.....	12 mois de salaire comme gardien.....	395 00	
J. Eden.....	Réparations du phare, \$119.30; grue, \$55.....	174 30	
do.....	Décharge des approvisionnements, \$10.50.....	10 50	
Audet et Robitaille.....	Corde.....	105 15	
P. Rousseau.....	Main-d'œuvre.....	24 75	
G. Turgeon.....	Maçonnerie.....	72 50	
N. Rabais.....	Travaux.....	43 50	
Cie. des navires à vapeur des ports du Golfe.....	Fret.....	4 45	
M. Thibaudreau.....	Mèches.....	1 36	
F. O. Vallerand.....	Cheminées.....	2 40	
Archer et Cie.....	Bois de construction.....	180 00	
J. Boivin.....	Quincaillerie.....	32 68	
A. P. Fréchette.....	do.....	15 85	
J. M. Tardivel.....	Papier.....	11 15	
S. Bedard.....	Tuyaux.....	4 05	
J. Roberts.....	Fret.....	6 00	
A. Talbot.....	do.....	50 00	
			1,133 64
	<i>A reporter</i>		60,581 74

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en aval de Québec,
etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		60,581 74
	<i>(Sifflet d'alarme.)</i>		
C. D. Esnouf.....	Une année de salaire comme mécanicien.....	400 00	
J. Roberts.....	Fret du charbon.....	233 55	
J. Carter.....	Tuyaux à l'eau.....	47 93	
G. T. Phillips.....	Manomètre, \$22.50 ; plomb en feuille, \$75.42.....	97 92	
Cie. de charb. d'Acadie...	69 $\frac{3}{4}$ tonneaux de charbon, \$2.50.....	174 11	
Dastous et St. Laurent...	Tampous.....	12 70	
E. Roberts.....	Chemin.....	60 00	
Jos. Eden.....	Barils vides, remplis. avec charbon et emballage..	150 10	
			1,176 31
	<i>Phare de Percé.</i>		
C. Bourget.....	Une année de salaire comme gardien.....	100 00	
do	Combustible, \$50 ; réparations, \$14.23.....	64 23	
S. Bedard.....	Poêle, etc.....	25 75	
J. Vandry.....	Drap et cuir.....	2 72	
Archer et Cie.....	Bois de construction.....	22 00	
Audet et Robitaille.....	Corde.....	3 12	
J. Boivin.....	Quincaillerie.....	10 25	
			228 07
	<i>Isle de l'Entré.</i>		
J. Cassidy.....	Une année de salaire comme gardien.....	296 24	
do	Augmentation de salaire, depuis le 1er novembre 1873, au 20 avril 1874.....	118 05	
do	Combustible.....	30 00	
J. Parent et Cie	Ferblanc.....	1 30	
S. Bedard.....	Chaux.....	12 50	
J. Vandry.....	Drap et cuir.....	3 56	
M. Thibaudeau.....	Cheminées.....	1 80	
			463 45
	<i>Baie Ellis.</i>		
R. Setter.....	Une année de salaire comme gardien.....	197 48	
S. Bedard	Poêle et tuyaux.....	26 35	
			223 83
	<i>Phare de la Pointe aux Orignaux.</i>		
J. Hudon.....	13 mois de salaire comme gardien.....	267 45	
Audet et Robitaille.....	Corde.....	19 40	
S. J. Shaw et Cie.....	Peinture, brosse et mastic.....	4 09	
J. Boivin.....	Scie et limes.....	6 93	
J. Vandry.....	Drap et cuir.....	2 52	
			300 39
	<i>Port St. Jean.</i>		
C. Langlois.....	Une année de salaire comme gardien.....	296 24	
do	Combustible, \$16 ; réparations, \$11.50.....	27 50	
Jalbert Frères.....	Usage d'un treuil.....	12 00	
J. Vandry.....	Drap et cuir.....	2 52	
J. Boivin.....	Peinture.....	5 50	
			343 76
	<i>Ile aux Allouettes.</i>		
P. Bouilliaume.....	Une année de salaire comme gardien.....	197 48	
S. Bedard.....	Deux poêles et tuyaux.....	40 85	
C. M. Forgues.....	Verre.....	22 00	
J. Boivin.....	Quincaillerie.....	27 72	
	<i>A reporter</i>	288 05	63,317 55

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en aval de Québec,
etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>	288 05	63,317 55
	<i>Net aux Allouettes.—Suite.</i>		
F. O. Vallerand.....	Cheminiées.....	4 00	
Audet et Robitaille.....	Corde.....	13 72	
P. Bouilliaume.....	Combustible.....	10 00	
J. Vandry.....	Drap et cuir.....	2 52	
L. Poliquin.....	Echelle.....	2 50	
T. Routier.....	Portes, châssis, etc.....	37 00	
J. Gaudrault.....	Fret.....	4 00	
			361 79
	<i>Feux d'alignement de la Traverse du Nord.</i>		
T. Routier.....	Chemin.....	110 00	
J. Boivin.....	Quincaillerie.....	13 53	
			123 53
	<i>Feux d'alignement de St. François.</i>		
J. Lepage.....	Dix mois de salaire comme gardien.....	106 25	
do.....	Combustible.....	6 00	
J. Marceau.....	Trois mois de salaire comme gardien.....	18 75	
do.....	Terrain.....	30 00	
F. Lemelin.....	do.....	25 00	
Audet et Robitaille.....	Corde.....	20 00	
J. Boulanger.....	Onze jours de travail, \$22.00; passage, etc., \$3.25..	25 25	
			231 25
	<i>Phare des Sept Iles.</i>		
J. Vandry.....	Drap et cuir.....	4 20	
J. Parent et Cie.....	Barils vides.....	10 00	
L. Dionne.....	Esquif.....	15 00	
			29 20
	<i>Feux d'alignement de Tadousac.</i>		
L. Guay.....	Dix mois de salaire comme gardien.....	125 00	
R. Blakiston.....	Voiles.....	40 37	
F. Bourgoin.....	Chaloupe.....	24 00	
J. Parent et Cie.....	Barils.....	11 30	
J. Boivin.....	Peinture et pelle.....	4 80	
Audet et Robitaille.....	Corde.....	14 33	
Dastous et St. Laurent.....	Fer.....	9 75	
M. Thibault.....	Mèches.....	4 08	
J. Vandry.....	Drap et cuir.....	2 88	
Cie. de Navigation du St. Laurent.....	Fret.....	11 74	
F. O. Vallerand.....	Mèches.....	0 70	
			248 95
	<i>Dépôt de provisions.</i>		
Taché et Cie.....	Viandes en conserves.....	259 20	
Connolly et Cie.....	Fleur.....	70 05	
			329 25
	<i>Chicoutimi.</i>		
Wm. Warren.....	Gages des gardiens.....	192 00	
do.....	Charriage.....	11 55	
C. Harvey.....	Salaire, 1875.....	40 00	
O. Tremblay.....	Pose des bouées.....	70 12	
Guay et Letellier.....	Huile, cheminées, mèches, etc.....	51 33	
	<i>A reporter</i>	365 00	64,641 52

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en aval de Québec etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report.....</i>	365 00	64,641 52
	<i>Chicoutimi.—Suite.</i>		
Cie. de navigation du St.			
Laurent	Fret.....	11 75	
F. T. Thomas.....	Cheminées et mèches	6 15	
M. Thibaudeau.....	Cheminées	6 00	
			388 90
	<i>Bouées et balises.</i>		
J. Parent et Cie.....	Nouvelles bouées.....	1,621 10	
Terreau et frères.....	Poids d'ancrage.....	922 07	
Archer et Cie.....	Bois de service.....	2 10	
T. Routier.....	Gages pour ouvrage de forgeron.....	694 99	
J. Boivin.....	Fer	323 58	
D. Bouilliaume.....	Sauvetage.....	12 00	
N. Tremblay.....	do	20 00	
L. Leclerc.....	do	12 00	
Crawford et fils.....	Charbon pour forge.....	100 00	
P. H. Montgomery	Pose et levée des bouées	20 00	
H. S. Scott et Cie	Fer	17 03	
C. Robin et Cie.....	Pose des bouées.....	32 00	
Wm. Barbour.....	Frais de route.....	28 91	
G. T. Cary	Annonces	7 20	
J. O. Reilly.....	Peinturage	27 60	
J. Gaudrault.....	Sauvetage.....	15 00	
D. Chouinard.....	do	25 00	
Dawson et Cie.....	Impressions.....	12 75	
P. Gamache	Réparation des balises.....	13 00	
P. Bouilliaume.....	do	4 00	
			3,910 33
	<i>Phares en général.</i>		
Bélanger et Gariépy.....	Peintures, blanc de plomb, huile bouillie, quinc. etc	1,974 68	
J. Boivin	Quincaillerie	636 16	
Archer et Cie.....	Bois de service.....	1,329 26	
J. Folnette.....	Rames	136 20	
T. Routier.....	Gages des charpentiers et ouvriers pour réparations, modèles et boîtes.....	5,139 42	
Fitzgerald et Cie.....	Pétrole, 28,795 gallons à 27½ centins.....	\$7,948 62	
	Moins, barils vides, etc.....	604 12	
		7,314 50	
Chin'ic et Beaudet.....	Poudre, 169 barils, 100 lbs. chaque, à \$15.00	2,535 00	
do	Fret, charriage, remissage, etc.....	184 42	
do	Douze bar. de poudre à \$4.50, \$54.00; boîtes, \$2 88.....	56 88	
J. C. Hamel	Loyer de magasin d'huile.....	368 62	
Département de la Milice, Halifax, N.-E.....	Etooupilles à friction, £101 11s. 5d stg.....	494 32	
Thibaudeau, frères.....	Flannelle pour sacs.....	312 33	
L. Tétu.....	Huile de marsouin.....	196 00	
E. Chanteloup.....	Quatre feux dioptriques, \$640; cheminées, mèches, etc., \$98.60.....	738 60	
J. Marmen.....	Charriage, \$376.20; combustible, \$100.....	475 20	
E. Desgagné.....	Brosses à nettoyer les cheminées de lampes.....	20 00	
Cie. de télégr. de Montréal	Télégrammes.....	184 92	
McTaggart et Ryan.....	Réparations aux tuyaux pour l'eau, etc.	17 75	
J. Carroll	Annonces et impressions.....	78 50	
J. P. Déry	Almanacs	6 90	
A. Côté et Cie.....	Impressions et papeterie.....	10 00	
W. Barbour.....	Frais de route.....	106 50	
W. C. Adams.....	Charbon.....	9 00	
W. Barbour.....	Services en rapport avec les sifflets d'alarme en 1875	50 00	
M. Fitzhenry.....	Confection de sacs à poudre (8,000).....	50 00	
	<i>A reporter.....</i>	22,425 96	68,940 75

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en aval de Québec, etc.—
Suite.

	<i>Report.....</i>	\$ cts. 22,425 96	\$ cts. 68,940 75
<i>Phares en général.—Suite.</i>			
Département de la Milice et de la Défense	Poudre.....	80 00	
Dinning et Webster.....	Seaux.....	61 07	
Dastous et St. Laurent...	Eponges et quincaillerie.....	15 00	
G. T. Phillips.....	Plomberie et toile-emerie.....	46 93	
J. Eden.....	Services comme sous-agent.....	75 00	
D. Davidson.....	Feutre, chiffons, etc.....	180 26	
L. Leclerc.....	Etoupe et vieux cordages.....	14 75	
G. Seifert.....	Douze télescopes, \$55.52; lunette marine, \$22.50. ..	78 02	
C. Duquet.....	Six horloges, \$4.50.....	27 00	
J. J. Fox.....	Services en rapport avec les phares des Iles de la Madeleine, 1er sept. jusqu'au 31 octobre 1875.....	100 00	
Dawson et Cie.....	Papeterie.....	233 83	
N. S. Hardy.. ..	do	64 80	
J. Marcotte.....	do	23 00	
P. Portugais.....	Réparation de la toiture des remises.....	48 00	
A. P. Frechette.....	Ferronnerie	23 85	
H. S. Scott et Cie.....	Fer	8 23	
Dastous et St. Laurent...	Peintures et huiles.....	49 45	
S. J. Shaw.....	Règle	1 00	
Tim Berrigan.....	Enlèvement de la neige.....	55 00	
W. Pettipass.....	Quaiage de charbon.....	12 50	
C. Poston et Cie.....	Charbon.....	69 65	
Crawford et Fils	do	10 00	
F. O. Vallerand.....	Cheminées, mèches, etc	27 40	
O. Picard.....	Auges et pompes	34 59	
J. Vandry.....	Chamois, sacs, etc.....	211 19	
J. U. Gregory.....	Frais de route	40 00	
Ant. Gagnon.....	Fret de canot	4 00	
F. Vezina.....	Pinceaux	10 50	
A. Kane.....	Cheminées.....	22 40	
L. Bourget.....	Balais, savon, soude, etc.....	107 10	
Commissaires du havre de Québec.....	Usage d'un treuil.....	4 00	
M. Thibaudau.....	Mèches	24 00	
E. Levey.....	Becs	9 50	
W. Crawford.....	Foin	123 97	
J. Parent et Cie.....	Chaux.....	226 40	
P. F. Rinfret.....	Médicaments	18 40	
W. E. Brunet.....	do	40 00	
E. Giroux et frère.....	do	5 50	
J. J. Foote.....	Annonces	117 40	
J. Eden.....	Télégrammes et frais de port.....	24 10	
Cie. des SS. de Québec et des Ports du Golfe.....	Fret	93 75	
H. Baker.....	Extincteurs.....	750 00	
Terreau et frère.....	Ferrures	28 20	
S. Bedard.....	Boîtes en fer blanc et bidons	75 00	
J. J. Foote.....	Abonnement au <i>Morning Chronicle</i>	6 00	
Receveur-Général.....	Tax sur les salaires des gardiens de phares	217 41	
Audet et Robitaille.....	Câble	132 35	
Total.....			26,056 37
			94,997 12

WM. SMITH,

*Député ministre de Marine et des Pêcheries.*JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 3.

RAPPORT DE L'AGENT DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES AU NOUVEAU-BRUNSWICK, POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.

AGENCE DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,

ST. JEAN, N. B.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport des différentes opérations de cette agence du ministère au Nouveau-Brunswick, pour l'année expirée le 30 juin 1875.

Je suis heureux, en vous envoyant mon rapport annuel, de vous informer de l'efficacité avec laquelle s'est fait cette année le service des phares, qui est très important pour ces côtes; on n'a eu à déplorer aucun des accidents maritimes toujours si fréquents sur notre littoral. Ceci ne peut que vous réjouir ainsi que les officiers de votre département. L'efficacité du service des phares ne manquera pas d'augmenter la confiance du public dans l'administration, et d'engager celle-ci à continuer de faire comme par le passé autant d'efforts que possible pour la sécurité de la navigation dans nos eaux.

Tous les moyens ont été pris avec soin pour augmenter l'efficacité du service des phares. De nouveaux phares ont été créés; d'autres ont été réparés. Les vieux feux ont été entretenus en parfait état de fonctionnement; les nouveaux phares, dont j'avais mentionné l'érection dans mon dernier rapport, ont été complétés et fonctionnent maintenant.

SERVICE DES PHARES ET DES CÔTES.

De cette agence relèvent toutes les stations de phares sur les côtes du Nouveau-Brunswick, dans la baie de Fundy, la rivière St. Jean, le détroit de Northumberland, et la baie des Chaleurs; toutes les bouées et les balises, les sifflets d'alarme, les hôpitaux, les logements temporaires pour les marins malades et dans la détresse qui peuvent être jetés sur nos bords; et tous les sifflets d'alarme et les phares en voie de construction. Le bureau a de plus sous son contrôle la comptabilité relative aux constructions plus haut mentionnées, en outre de la comptabilité de la division des Pêcheries.

PHARES.—Il y a soixante-quatre feux entretenus par cette agence du ministère, et nécessitent les soins de cinquante-six gardiens de phares. Ceci comprend le feu flottant et les sifflets d'alarme de la rivière Miramichi.

SIFFLETS D'ALARME.—Il y a sept sifflets d'alarme fonctionnant sur les côtes de la province, dont cinq dans la baie de Fundy, et deux dans le golfe St. Laurent.

DÉPENSES.—Le coût total de l'entretien des feux, du service côtier, des réparations, des améliorations, comprenant les salaires des gardiens de phares, des mécaniciens et des autres officiers et employés, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876 a été de \$62,410.67. Les sommes dépensées pour constructions se sont élevées \$17,959.65.

Ce rapport est accompagné d'un état détaillé des dépenses du service. En référant aux divers items de dépense, il me sera permis de noter quelques déboursés pour travaux importants à certaines stations, soit terminés, soit en voie d'achèvement,

upputés jusqu'à la fin de l'année solaire, en outre des dépenses régulières de l'année fiscale expirée le 30 juin 1876, à laquelle ce rapport s'applique spécialement.

ORDRE DE RENVOI.—En parlant des différentes stations des phares, je suivrai l'ordre suivant :—Premièrement, celles de la côte sud de la province, en commençant par les stations de l'entrée de la baie de Fundy, y compris celles de la rivière St. Jean. Deuxièmement, celles de la côte nord de la province, y compris les stations du détroit de Northumberland et celles de la baie des Chaleurs.

ILE DE LA MEULE (FIXE ET BLANC)

Lat. 45 43 13 N.; Long. 64 37 25 O.

M. J. R. Styles est le gardien de cette station. Je visitai cette station le 11 juillet 1876, en compagnie de M. Wm. Smith, dans le but de m'assurer s'il pouvait s'y trouver un emplacement propre à l'établissement d'un sifflet d'alarme à vapeur. Nous examinâmes l'île pour constater si elle pouvait fournir l'alimentation d'eau suffisante pour la chaudière, ainsi que les autres avantages nécessaires. A mon retour j'adressai le rapport suivant au ministère.

ST JEAN, N.-B., 24 juillet 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus un rapport de M. Wm. Smith sur la recherche que nous avons faite ensemble d'un emplacement de sifflet d'alarme dans l'île à la Meule. Je suis d'accord avec ce monsieur. Il y aura à creuser dans le marais qui se trouve à peu de distance du terrain du phare, un réservoir où l'eau pourra s'amasser, et d'où elle pourra alimenter à l'aide d'une conduite le sifflet d'alarme, lequel peut être érigé sur le terrain appartenant à l'administration, à quelques verges du phare, et dans une position favorable à la portée du son. J'ai aussi trouvé qu'à peu de frais, on pourrait construire un débarcadère pour le charbon, à une cinquantaine de verges de la station dans un endroit où des navires et des steamers peuvent mouiller en sûreté en tous temps et même livrer des provisions pendant les tempêtes.

Je crois qu'il faudrait construire ici un petit hangar pour les besoins du phare ; à moins que l'administration n'entreprenne de bâtir un hangar à charbon, vu que le loyer de \$25 qu'elle paie actuellement pour un hangar à l'autre extrémité de l'île est tout à fait trop élevé ; ce n'est qu'avec beaucoup de difficulté que l'on peut transporter l'huile par bidons de cinq gallons, ce qui doit se faire à la main vu qu'il n'existe aucune voiture dans l'île.

Je joins à mon rapport une esquisse de l'île.

Je dois aussi rapporter que j'ai trouvé les solives et les longrines du phare considérablement pourries. Elles auront à être remplacées cette année ou l'année prochaine au plus tard. La raison que j'assigne à cette décomposition est l'absence de ventilateur dans le mur en fer. La chose ne m'avait encore jamais été signalée et l'apparence générale des autres parties de l'édifice ne me faisait pas soupçonner cet état de choses. La construction du sifflet d'alarme fournira une occasion favorable de faire ces réparations. La décomposition des solives est telle que ces réparations ne peuvent être longtemps retardées.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,

J. W. HARDING.

WM. SMITH, écr.,

Député du ministre de la Marine et des Pêcheries, etc.,
Ottawa.

CAP ENRAGÉ (FIXE ET BLANC.)

Lat. 45 35 34 N.; Long. 64 46 55 O.

Cette station est sous les soins de M. Wm. S. Starratt, qui emploie son fils comme aide.

Après avoir visité l'île à la Meule, je me rendis à la station du Cap Enragé, et je retournai le même soir à Harvey. Pendant une récente tempête, le phare a été frappé par la foudre. D'après l'apparence du bâtiment, le fluide électrique semble avoir d'abord fait son entrée par le côté du sud juste au-dessous du plancher de la lanterne, puis avoir descendu le long du pan en disjoignant la charpente presque jusqu'en bas. Arrivé au plancher principal le courant semble s'être partagé; une branche alla sortir par un des montants de la porte et s'être déchargé dans le sol sous le seuil, et l'autre traversa le mur du côté du sud et laissa dans le sol un trou assez considérable à l'endroit où il disparut.

Aussitôt après l'accident, le gardien reçut ordre de faire faire les réparations nécessaires. Heureusement le dommage était comparativement peu considérable. Si la foudre eût porté quelques pouces plus haut, elle eût détruit la lanterne et l'appareil dioptrique.

M. Smith a fait l'épreuve de la chaudière à 100 lbs de pression par pouce carré. Bien que cette pression soit très-forte, la pression ordinaire étant de quatre-vingts livres, la chaudière ne montra aucun signe de faiblesse. Les bâtiments sont en bon état; la station paraît être bien et proprement tenue.

L'approvisionnement de charbon d'huile a été fait par le steamer *Newfield* lors de ma visite du mois d'août dernier.

QUACO (FEU ROTATIF ET BLANC.)

Lat. 45 19 20 N.; Long. 65 31 55 O.

Je n'ai pas visité cette station encore, mais je le ferai avant la fin de la saison. Une nouvelle lanterne avec une nouvelle machine de rotation ont remplacé la machine grossière et primitive dont on se servait pour produire les éclats de ce feu, et dont j'ai déjà parlé dans mes autres rapports. Le nouveau feu est très intense, et comme le phare est bien entretenu, cette station qui est une des plus importantes de la Baie de Fundy ne peut manquer de rendre de grands services aux marins. Les comptes de cette année comprennent les frais des changements apportés à ce phare. On doit établir aussitôt que possible en cet endroit un sifflet d'alarme destiné à donner encore plus d'efficacité au service. La machine est déjà achetée. Ce sera une nouvelle sauvegarde contre les dangers qu'offrent les récifs qui abondent aux environs de l'île.

[CAP SPENCER (FEU ROTATIF ROUGE ET BLANC.)

Lat. 45 12 30 N.; Long. 65 54 0 O.

Je n'ai pas visité cette station pendant l'année que couvre ce rapport. Les informations que je reçois sur ce phare et les opérations qui se font à la station indiquent que celle-ci est bien tenue, et qu'elle continue d'être réputée l'une des meilleures de la Baie de Fundy. Le feu est rotatif, blanc et rouge alternativement de quarante-cinq secondes en quarante-cinq secondes. Ce feu est sur le sommet du cap Spencer à l'est de l'entrée du havre de St. Jean, et étend ses rayons au loin sur la baie dans la direction du littoral de la Nouvelle-Ecosse.

En faisant dernièrement l'acquisition d'environ 100 acres de terrain boisé, l'administration s'est assurée une grande quantité de combustible pour les stations des alentours, et a par là opéré une économie pour l'avenir.

Rien n'a été dépensé pour cette station pendant l'année, si ce n'est une faible-somme pour l'ouverture d'un chemin conduisant au phare; ce chemin qui a été poussé jusqu'à cinquante-six perches du phare, est terminé sur une longueur d'un mille et un quart, et sera d'une grande utilité pour le charriage du combustible et des autres approvisionnements du phare. Cette dépense a été faite sous le contrôle du gardien de la station.

PHARE-BALISE (FIXE ET BLANC.)

Lat. 45 15 10 N.; Long. 66 3 40 O.

Ce feu est bien entretenu par le gardien, M. Clark. Il se trouve dans un endroit très-exposé, et depuis que le bâtiment a été réparé les plus fortes tempêtes ne l'ont aucunement ébranlé.

Rien n'a été dépensé pour cette station à part des frais ordinaires d'entretien, et ceux de la réparation du nouveau treuil et des davieres que demandait la sûreté des chaloupes; ils étaient si bas que l'une des chaloupes avait été endommagée et avait couru grand danger d'être emportée par les vagues qui balayaient avec violence le sommet de la muraille de bois.

ILE AUX PERDRIX (FIXE BLANC.)

Lat. 45 14 20 N.; Long. 66 3 20 O.

Ce feu important donne sur l'entrée du havre de St. Jean. On a opéré durant l'année plusieurs changements d'importance et de nature à augmenter l'efficacité de cette station. Celle-ci a été visitée le 11 août, en même temps que le sifflet d'alarme. On a donné à celui-ci une chaudière plus puissante. On a élevé le sifflet à quelques pieds au-dessus du toit du bâtiment de la machine. Cette altération a de beaucoup augmenté le volume et la puissance du son qu'il faisait entendre. Les capitaines des steamers de la ligne Internationale rapportent que le son de ce sifflet s'entend aujourd'hui plus distinctement et à une plus grande distance que par le passé.

La chaudière est beaucoup plus longue que celle qu'elle a remplacée, et cependant le mécanicien dit qu'elle ne consume guère plus de charbon. On n'a pas encore disposé de la vieille chaudière. Elle est dans un assez mauvais état. C'est la plus petite des deux qui servaient à cette station et la première dont on se soit servi. L'autre a été transportée au cap Enragé et sert au sifflet d'alarme de cet endroit.

La nouvelle chaudière de l'Ile-aux-Perdrix consume plus d'eau, et je doute que les puits soient suffisants pour l'alimenter pendant les saisons très-sèches. Lorsque je visitai la station, ils ne contenaient qu'une provision d'eau suffisante pour trente-six heures. Au cas où la quantité viendrait à diminuer jusqu'à ne pouvoir plus donner qu'une alimentation de douze heures, on prit des mesures pour remplir d'eau salée le réservoir de dessous la chaudière.

Comme il plut le jour suivant, l'approvisionnement d'eau augmenta. J'espère que de telles circonstances ne se renouvelleront pas, au moins dans le cours de cette saison ou de l'hiver prochain. Elles ne se présentent que dans les longues périodes de sécheresse de l'été. De l'attention et l'expérience permettront à l'avenir de juger avec plus de précision de la durée de la provision d'eau. On ne peut veiller avec trop de soin à l'entretien de ce sifflet d'alarme. Il est d'une haute importance que le service s'en fasse avec la plus grande exactitude et que son fonctionnement soit on ne peut plus régulier. La nécessité en vient de ce que c'est sur ce feu et à l'aide de ce sifflet d'alarme que se guident les steamers à courses rapides à leur entrée dans le havre.

Un nouveau tuyau à l'eau, de 100 pieds de longueur, a été posé à partir du puits voisin du bâtiment de la machine; la rouille avait détérioré l'autre.

Lors de ma visite je vis que le charbon avait brisé un des pans du hangar qui le contenait, et qu'une partie du combustible se trouvait à découvert. Je donnai à M. Wilson l'ordre de prolonger le hangar de quelques pieds de manière à le mettre à l'abri.

L'approvisionnement d'huile a été livré à cette station, et lors de ma visite cette huile était encore dans les barils: les réservoirs n'avaient pas encore été nettoyés et mis en état de recevoir le nouvel approvisionnement. Le bâtiment du phare est en

bon état à l'exception d'une fissure du côté sud-est ; M. Wilson me dit qu'il la remplirait avec de la peinture épaisse.

Je n'ai pas trouvé les lampes et les réflecteurs dans le bon état où je les avais généralement trouvés précédemment, et c'était dû au fait que le brouillard durait depuis un grand nombre de jours et que le temps du gardien avait été occupé par le service du sifflet d'alarme. Il me dit qu'il verrait aussitôt au nettoyage des lampes et des réflecteurs.

Il n'y a pas eu cette année pour cette station d'autre dépense que celle qu'occasionne l'entretien ordinaire, et celle de l'achat d'une chaloupe neuve, la vieille n'étant plus regardée comme sûre et suffisante pour les cas où le besoin s'en ferait sentir pendant les mauvais temps.

Lors de son récent voyage, le steamer *Newfield* a débarqué à St. Jean 120 tonnes de charbon dans des chalands. C'était le meilleur moyen à prendre pour le faire parvenir à l'Île-aux-Perdrix, vu que le steamer ne pouvait décharger au quai de cette station.

PHARE ET SIFFLET D'ALARME DE LA POINTE LEPRÉAU.

Lat. 45 3 40 N. ; Long. 66 27 39 O.

Je fis la visite de cette station le 30 août dernier : le steamer *Newfield* y avait livré les approvisionnements. L'allonge faite à la maison du gardien, et dont j'ai annoncé l'achèvement dans mon dernier rapport, a de beaucoup aggrandi son logement, et sa famille et le bureau du télégraphe s'y trouvent maintenant à l'aise. L'addition est de 20 x 16 pieds, sur fondations en pierre, et est attenante au bâtiment principal.

J'ai trouvé le phare et les dépendances tenus en bon état. Le feu est aussi bien entretenu que possible.

Je visite rarement cette station.

Je regrette qu'on y laisse subsister la vieille lanterne avec ses verres mesquins de 11 x 14, au lieu de la remplacer par une nouvelle lanterne comme celles dont on se sert aujourd'hui partout.

Il faudrait dépenser ici quelques piastres pour l'entretien du chemin conduisant de l'Anse de Thomson au sifflet d'alarme ; une grande partie du chemin conduisant à la station appartient au gouvernement.

ÎLE BLISS (FIXE ET ROUGE)

Lat. 41 1 15 N. ; Long. 66 51 0 O. ;

Le feu fixe et rouge de ce phare est visible de tous les côtés. La lanterne est en bois avec cinq carreaux de verre. Le feu est produit par cinq becs à mèche plate de très-grande dimension.

Je fis la visite l'île le 31 août. Le *Newfield* fit un même temps l'approvisionnement de la station.

Le feu a été bien entretenu dans le cours de l'année, et tout a été tenu proprement et en bon état. Il a été tenu compte de la demande que j'ai formulée dans mon dernier rapport, et l'on a construit un logement pour le gardien et sa famille. Depuis la création du phare ces gens avaient dû vivre dans la tour même, dans une gêne facile à comprendre et rendue encore plus difficile à supporter par l'odeur désagréable que répandaient l'huile et les lampes.

La construction de ce nouveau bâtiment ainsi que l'acquisition de six acres de terre bien boisée, ont considérablement amélioré la condition de cette station.

Il n'a été rien dépensé cette année, à part les frais ordinaires d'entretien, et le coût de construction de la nouvelle maison, lequel n'est pas compris dans les comptes de l'année.

HAVRE DU CASTOR (BLANC FIXE.)

Lat. 45 3 45 N. ; Long. 66 44 0 O.)

Ce havre où l'on a récemment établi un phare est à l'ouest de la baie de Mace et sert de refuge aux navires pendant les tempêtes.

J'ai visité la station le 31 août et les provisions furent débarquées du steamer *Newfield* le même jour.

J'ai été à la fois surpris et content de voir les améliorations qui ont été opérées ici l'année dernière. Aidé de sa famille, le gardien a déblayé la plus grande partie appartenant au gouvernement, construit un petit quai pour le débarquement des provisions et enlevé les roches qui rendaient difficile l'atterrissage. Joint à d'autres améliorations, ces travaux font honneur au gardien, homme très attentif à ses devoirs et très actif quoique d'une faible constitution.

Le phare et l'habitation y attenante ont besoin d'être repeinturés. D'après ce qui précède, il est presque inutile d'ajouter que tout est maintenu en bon ordre à cette station.

FALAISE MIDJIC (BLANC FIXE.)

Lat. 45 6 53 N; Lon. 66 54 39 O.

C'est un des phares construits dans le cours de l'an dernier. J'ai trouvé que le bâtiment était trop entouré d'arbres, qui l'empêchent presque entièrement d'être vu en approchant du havre. Je me suis en conséquence entendu avec le propriétaire du terrain pour faire abattre ces arbres de même que ceux sur l'emplacement du phare, et il est convenu de faire ce travail pour \$12.

J'ai remarqué que le chemin conduisant à cette station était presque impraticable, sauf en hiver, pour un double attelage, et j'ai dit au propriétaire qu'à la condition pour lui d'enlever les souches et les roches, de niveler le chemin, d'enlever une clôture, d'empiéter sur l'angle d'un champ, le département lui donnerait \$20. Il a consenti à cette condition.

Deux carreaux de verre brisés étaient enlevés, et deux autres récemment posés étaient aussi cassés, l'un en plusieurs morceaux. C'est la chaleur des lampes et l'oscillation de la lanterne, ou l'expansion et la contraction de la lanterne de fer qui ont brisé ces carreaux; mais j'incline pour le dernier cas, car, après avoir examiné les fenêtres j'ai pu voir qu'elles avaient été mises trop à serre contre les cadres de fer et qu'elles étaient fortement mastiquées, ce qui ajoutait encore de la résistance à la dilatation du verre. J'ignore si la soumission spécifiait ou non comment ce travail devait être exécuté, mais il est évident que le plus grand soin devrait être apporté en pareil cas et que les instructions données devraient être assez claires pour qu'il soit impossible de se tromper sur la manière de poser les carreaux.

Quelque substance molle, comme du caoutchouc, devrait être mise entre la vitre et les barreaux pour amortir l'effet de la dilatation.

Je ne blâme nullement le gardien à cet égard. C'est un homme sur qui on peut se fier et qui aime que toutes les choses soient comme elles devraient être.

Provisions débarquées du *Newfield* le 1er septembre. Il serait nécessaire de repeinturer le bâtiment et de faire une petite chambre où mettre les provisions l'hiver. L'appareil est maintenu en bon ordre.

PHARE DE SAND REEF, BAIE PASSAMAQUODDY.

Lat. 45 3 45 N.; Long. 67 0 50 O.

Ce phare a été construit l'automne dernier et allumé le 1er janvier. Le gardien est un M. Clarke, entré à ce service le 26 novembre 1875, mais il n'est pas régulièrement nommé à cet emploi. C'est un phare important pour tous les ports depuis le havre de l'Etang jusqu'à la baie Passamaquoddy.

Provisions débarquées du *Newfield* le 1er septembre dernier.

M. Clark se plaint que le bâtiment oscille beaucoup pendant les tempêtes et voudrait l'étaçonner au moyen de trois câbles de fil de fer. Il craint pour la tour pendant les tempêtes de l'hiver. Il serait à propos que M. Tomlinson fut consulté pour savoir si la tour est bien attachée à sa base et s'il est d'avis qu'il est nécessaire de la solidifier tel que plus haut mentionné.

La charpente au-dessus de la base sur laquelle reposent la tour et l'habitation est solidement faite, mais je n'ai pu voir comment elles se liaient à cette base, et n'ayant pas par devers moi le devis de cette construction pour le consulter, je n'ai pu voir si le tout était ou non conforme aux conditions du contrat.

J'ai remarqué qu'il n'y avait pas de bras d'escalier directement en face de la porte, et que pendant que cette dernière est ouverte, le gardien est exposé au danger, car, sans y penser et en avançant de quelques pieds il pourrait se précipiter à l'eau ou sur la grève en bas de cet escalier. J'ai fait, en conséquence, poser un bras, et fait faire l'entrée plus loin sur la plateforme avec une petite barrière à l'extrémité. L'escalier était sans rampe aucune, et comme ses marches sont raides, il a été nécessaire d'en poser une.

En séchant, le bois des planchers s'est beaucoup disjoint, surtout celui de la cuisine. M. Clarke a fait observer que par le jour de ces planchers il se forme un fort courant d'air et qu'il faudrait remédier à cela avant la venue des froids, et je l'ai en conséquence informé que je lui enverrais du bois et qu'il pourrait faire un double plancher et mettre entre les deux du papier épais, ce qui obtiendrait le but désiré.

M. Clark voudrait aussi avoir une paire de davieres sur le côté nord-est du bâtiment, afin de pouvoir monter ou descendre de ce côté lorsque le vent ou la mer ne le permet pas du côté sud.

J'ai déjà eu l'occasion de dire que la girouette de la lanterne est trop courte et ne fonctionne pas en temps ordinaire, ce qui empêche de maintenir une lumière uniforme dans la lanterne et permet à la pluie et à la neige de s'introduire.

Les lumières n'ont pas été entretenues d'une manière satisfaisante. M. Clark avait remplacé quelques-unes des lampes à mèche ronde par d'autres à mèche plate. Les premières, a-t-il dit, ne pouvant résister à la chaleur. Comme les mèches plates employées étaient trop petites pour un phare de cette importance, j'ai fait remettre les lampes à mèche ronde. Avant mon départ, et ayant vu que le phare éclairait bien, j'ai prévenu M. Clark qu'il fallait qu'il en fut de même à l'avenir.

Je me permettrai de recommander que le toit de toutes les nouvelles lanternes de fer soit plus à pic. La pente de celui de cette lanterne est de 17 pouces sur 3½ pieds. Il serait aussi à désirer que les lanternes eussent à l'intérieur un revêtement de zinc avec tuyaux d'égouttement, vu que la glace s'amasse à l'intérieur du toit et tombe sur les cheminées des lampes, dès que la chaleur l'en détache.

Si la toiture avait trois pieds d'inclinaison au lieu de 17 pouces, le tirage serait meilleur.

ST. ANDREWS (BLANC FIXE).

Lat. 45 4 10 N.; Long. 67 2 50 O.

J'ai inspecté ce phare et fait livrer l'huile le 2 septembre.

Dans mon dernier rapport, j'ai donné avis que l'on avait l'intention de transporter l'ancien phare, de la place où il était sur le quai, au côté est de ce quai, et des réparations à faire. M. Pendlebury en est toujours le gardien. Les habitants de St. Andrews ne paraissent pas disposés à laisser faire ce déplacement.

PHARES DE LA RIVIÈRE STE. CROIX.

Je n'ai pas fait la visite de ces phares cette année, mais les provisions ont été débarquées à St. Andrews, pour être transportées à leur destination par le gardien du phare de St. Andrews.

SOUTHERN WOLF (FEU TOURNANT BLANC).

Lat. 44 56 30 N.; Long 66 44 10 O.

Visité cette station le 4 septembre et provisions débarquées le même jour du *Newfield*.

Le nouveau quai et le hangar dont il est question dans mon dernier rapport sont très utiles, et lors de ma dernière visite les provisions ont pu être débarquées sans retarder beaucoup le steamer.

Le caisson et la plate-forme ont été construits par M. Snell et à ses frais, mais les frais du hangar à l'extrémité de la plate-forme ont été payés par le département.

Voici la lettre de M. Snell à l'égard de ces travaux :

PHARE DE SOUTHERN WOLF,

24 novembre 1873.

MONSIEUR,—Relativement aux améliorations au quai, etc., faits par moi à cette station, je prends la liberté de vous transmettre le compte des dépenses et déboursés que j'ai dû faire. Je vous sou mets aussi le rapport détaillé des améliorations effectuées par moi depuis que j'ai pris la charge de cette station en 1873.

Le 10 juillet 1873 vous avez suggéré qu'un quai devrait être construit et il fut entendu que je verrais quel serait l'effet d'une tempête de vent sur une construction de ce genre dans l'anse ouest. Le 24 août nous avons eu une de ces tempêtes du nord au sud-ouest qui donna une mer très orageuse le lendemain. Il me vint alors à l'idée qu'un quai ou petit brise-lame bien construit et bien rempli de pierre pourrait résister et être d'un grand service pour le débarquement des provisions, et généralement comme débarcadère.

Mais, comme la saison était avancée, j'ai craint que le gouvernement ne pourrait faire construire ce quai cet automne ; et comme j'en connaissais le besoin, surtout en hiver lorsqu'il est presque impossible d'atterrir ou de mettre une embarcation en sûreté, parce que cette station est particulièrement exposée et que la houle est toujours forte, je me suis décidé à commencer la construction de ce brise-lame.

Je ferai remarquer ici que je pris sur moi le risque de perdre mes frais dans le cas où cette construction ne résisterait pas à l'action des vagues, mais cela tout en entretenant l'espérance que, dans le cas contraire, le département reconnaissant la nécessité de cette construction, il me rembourserait ce qu'elle m'a coûté.

Sous le coup de décision, j'engageai trois hommes, et le 13 octobre, je commençais ce quai dans la partie ouest de l'anse. A l'acquisition, au transport des matériaux, etc., et à sa construction ces hommes ont travaillé 36 jours chacun, à \$1.50 par jour à part de leur nourriture, que j'ai portée à \$4 par semaine, ainsi que vous pouvez le voir dans le compte ci-joint.

Aux mêmes gages et au même prix quant à la pension, j'ai dû en employer un quatrième pendant six jours. A ces frais, il faut ajouter le compte du fer employé et le travail du forgeron, lequel se monte à \$22.50, plus \$5 pour transport.

Le quai était terminé quand vinrent de Grand Manan des ouvriers pour construire le porche, la citerne, etc., et sans l'abri qu'offrait ce quai ils auraient été une semaine sans pouvoir débarquer ici.

Une fois débarqués, il leur a aussi été très utile dans l'exécution de leurs travaux. Il y avait tant de choses à apporter à la station—de la chaux, de la brique, du ciment etc.,—que M. Green a dû louer un petit navire pour ce service, qu'il a tenu au quai pendant qu'il travaillait ici. Le brise-lame a 25 pieds de long, 12 de large et 18 de profondeur. Le quai de grève a 80 pieds de longueur, 12 de largeur au point de sa réunion au brise-lame, et 10 sur le reste de son étendue, de sorte que la construction entière affecte la forme d'une L.

Ainsi que vous avez dû le voir lorsque vous êtes venu ici avec M. Tomlinson, le brise-lame s'est bien maintenu tout l'hiver. Le 24 novembre 1874, nous avons eu une forte tempête de vent qui a séparé le long quai du brise-lame. J'ai dû le faire reconstruire ce printemps, et autant que je puis le constater, ces travaux ont coûté \$65.

J'ai dû aussi acheter et poser un mât pour la station, ce qui a coûté \$5.

Après cela, monsieur, et pour compléter les explications, il me reste à dire que j'ai entrepris ces travaux sans ordre direct du département, mais bien dans l'intérêt et parce qu'ils étaient des plus nécessaires à la protection de la propriété de cette station, à la fois si isolée et si exposée.

Je nourris donc l'espoir que le département reconnaîtra leur utilité et efficacité ; que, dans ce cas, mon zèle n'aura fait que devancer le désir du département et qu'il reconnaîtra qu'il est juste que je rentre dans mes déboursés.

Ces travaux ont coûté la somme indiquée dans le compte et j'en ai fait le déboursé sur mon salaire. J'ai moi-même travaillé avec les ouvriers lorsque ma besogne au phare était terminée, mais je n'en tiens pas compte, bien qu'en moyenne je crois avoir donné au moins cinq heures par jour à ce travail, dont je me suis acquitté aussi fidèlement qu'aucun des autres ouvriers.

À l'appui de ce qui précède je puis encore signaler le fait que le 14 mai 1874, les provisions de cette station ont été débarquées dans l'anse est et roulées sur les rochers jusqu'à la marque des hautes eaux, et où elles sont restées pendant quelque temps exposées au soleil, ce qui a eu pour effet de faire couler les barils d'huile au point que le mesurage a fait constater ensuite une perte d'environ 90 gallons. Je n'avais alors dans l'île personne pour m'aider, et seul je ne pouvais rouler ces barils jusqu'à la remise ; et c'est pourquoi j'en ai construit une autre, pour les abriter, dans l'anse est. Elle est de 12 pieds de large, solidement construite et bien lambrissée. J'ai pris ce soin dans la prévision que l'huile pourrait encore être débarquée là et parce que l'autre n'est pas toujours d'un accès facile. Pendant cinq semaines, tout le temps dont j'ai pu disposer a été employé à recueillir les matériaux et à sa construction.

Il n'y a aucun doute que son utilité sera reconnue à première vue. Elle est aussi indispensable au service du phare que le bâtiment de l'anse ouest.

Je ne fais pas de compte direct au département pour ces travaux, mais s'il croit que je mérite d'être payé, j'en serai fort aise. À part ce que coûte ses matériaux j'estime mon travail à \$40.

Avec l'espérance que ce qui précède sera accepté comme satisfaisant, et qu'à la suite d'un examen le département jugera à propos de me rembourser les frais que j'ai faits pour les améliorations mentionnées.

Je suis, Monsieur,

Votre serviteur respectueux,

EDWARD SNELL.

J. H. HARDING, Ecr.,
Agent, Marine et Pêcheries.

PHARE DE SOUTHERN WOLF,
24 novembre 1875.

MONSIEUR,—Je désire vous rendre compte de ce que j'ai fait à l'égard de la construction d'une remise dans l'anse ouest, et aussi de l'emploi du bois et d'autres matériaux par vous fournis dans ce but.

J'ai engagé deux hommes pour m'aider à lever ce bâtiment, qui est actuellement lambrissé, tringlé et couvert en bardeau. Le bois ayant manqué, il n'a ni portes ni fenêtres, mais je ferai en sorte de l'utiliser comme cela cet hiver. On a aussi été à court de bois de charpente, mais je me suis procuré dans l'île les morceaux qui manquaient. Les dimensions de ce bâtiment sont de 24 x 18 pieds. J'y ai déjà mis mon charbon.

J'ai aussi revêtu en planche l'extérieur du brise-lame, auquel j'ai ajouté 20 tonnes de lest. J'ai charrié environ les deux tiers du fer que vous m'avez laissé et qui sera maintenant en lieu sûr.

Je vous enverrai le compte des gages et de la pension des hommes. Ils ont travaillé six semaines, l'un à \$1.50 et l'autre à \$1 par jour, plus la nourriture, que je leur ai fournie et que je porte à \$4 par semaine.

Avec l'espoir que le tout recevra votre approbation,

Je suis, monsieur,

Votre humble serviteur,

EDWARD SNELL.

J. H. HARDING, Ecr.,
Agent, Marine et Pêcheries,
St. Jean.

LE MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES
PÊCHERIES DU CANADA.

A EDWARD SNELL,

Dt.

Pour construction d'un quai, côté ouest de l'île South Wolf.

Octobre 1873.	Gages de trois hommes, 36 jours, à \$1.50, employés à la construction d'un brise-lame de 25 x 12 x 18 pieds et d'un quai de 80 x 15 x 10, anse ouest, sur l'île South Wolf.....	\$162 00
"	Gages d'un autre homme, 6 jours à \$1.50.....	9 00
"	Pension des trois hommes, 36 jours, et d'un autre travailleur, 6 jours, à \$4 par semaine.....	63 00
"	Fer et ouvrage de forgeron.....	22 00
"	Fret du fer depuis Eastport.....	5 00
"	Reconstruction du quai.....	65 50
"	Mât de pavillon, station.....	5 00
		<hr/>
		\$331 00

ILE SOUTH WOLF,
24 novembre 1875.

D'après la lettre et le compte qui précède, en voit que M. Snell a fait des améliorations au montant de \$331, y compris matériaux et main-d'œuvre. Son travail, à lui, n'est pas mis en compte. Je pense qu'il devrait être remboursé de sa dépense pour matériaux et pension des travailleurs, vu l'utilité des travaux exécutés.

Le département a payé \$54 à M. Cunningham pour la construction du hangar et l'amélioration de la plateforme, et \$36 à M. John Catherine pour main-d'œuvre dans les mêmes travaux.

Le gardien dit que dans les fortes tempêtes la lanterne oscille et que deux ou trois vitres se sont ainsi cassées. Il n'y a pas de vitres de réserve à cette station, c'est pourquoi je recommande au département d'en faire venir un nouvel assortiment avant l'entrée de l'hiver, vu que quelques-unes des vitres en place pourraient manquer un jour ou l'autre.

Ces carreaux sont de $5 \times 2\frac{1}{2}$ pieds \times $\frac{1}{2}$ pouce.

La girouette de ce phare devrait être remplacée par une mieux conditionnée afin d'obtenir un meilleur tirage. Il faudrait aussi poser un revêtement à l'intérieur du toit.

HEAD HARBOUR (BLANC FIXE.)

Lat. 44 57 40 N. ; Long. 66 54 10 O.

Cette station est sur l'île Campobello, près de l'entrée du havre de Easport. Les capitaines des steamers entre St. Jean, Portland et Boston rendent souvent témoignage de l'importance et de l'utilité de ce phare.

Sa lanterne, qui est en fer, a neuf pieds de diamètre à l'intérieur et $36\frac{1}{2}$ pieds de circonférence à l'extérieur. Elle est éclairée par sept lampes mammoth à mèche plate munies de réflecteurs de 18 pouces.

J'ai visité cette station le 2 septembre 1876, et les provisions ont été débarquées et livrées au phare sans retarder le vapeur. M. Hevenor, de St. Jean, venait justement de placer une nouvelle girouette sur la lanterne, et j'ai pu constater qu'elle fonctionnait très bien. Au dire du gardien, il est impossible d'avoir un tirage plus régulier, et le feu est beaucoup plus brillant depuis cette amélioration.

Ce phare est bien entretenu, et M. McLaughlan, son gardien, est très attentif dans tout ce qui concerne ses devoirs.

Un sifflet d'alarme serait très nécessaire à cette station, et c'est ce que demandent avec instance les capitaines et actionnaires de la ligne Internationale de steamers. Ils sont souvent obligés d'aller au Grand Manan et d'attendre là l'occasion favorable de franchir ce point dangereux. Le ressac est si bruyant qu'ils ne peuvent entendre le petit sifflet d'alarme, bien qu'il soit à peu de distance. Cependant, si un sifflet de la dimension voulue est établi là, il y aura quelque difficulté à se procurer l'eau nécessaire. Il faudrait à cette station une machine à calorique, sinon il faudra avoir de grands réservoirs d'eau.

Le capitaine Hall, du steamer *New England*, m'a appris que les sifflets d'alarme des îles Lepréaux et de la Perdrix fonctionnaient très bien depuis que l'on a changé les chaudières des machines de ces stations.

PHARE DE SWALLOW TAIL (BLANC FIXE).

Lat. 44 45 52 N. ; Long. 66 44 0 O.

Cette station a été visitée et les provisions nécessaires débarquées du *Newfield* le 7 septembre.

Le printemps dernier, une forte masse s'est détachée de la falaise du côté des passerelles, et qu'elle a brisées en tombant. Quelques parties de roc n'ont pu être enlevées sans recourir à la mine. M. Kent, le gardien, a fait ce travail et fait de nouvelles passerelles de 200 pieds de long, et d'une grande solidité ; mais je crains que la dépense pour cela ne soit plus forte qu'on ne le prévoyait lorsque cette réparation a été ordonnée.

Sans ces passerelles, le phare ne peut être approvisionné, car il est situé sur une haute falaise coupée presque perpendiculairement de chaque côté, et de la terre ferme on ne peut y parvenir que par une profonde gorge que des piétons seuls peuvent traverser.

Ces travaux étaient terminés assez à temps pour permettre au *Newfield* de débarquer les provisions. S'il en eût été autrement, le retardement qu'aurait éprouvé le steamer aurait coûté plus que les frais de cette construction.

Le bois de la plateforme des passerelles a aussi été livré par le steamer, mais M. Kent n'avait pas encore fait cette plateforme, qu'il compte, cependant, pouvoir terminer avant la fin de la saison.

Tous les bâtiments de cette station ont une belle apparence. Ils viennent d'être peints et tout paraît être tenu en bon ordre.

Trois des réflecteurs ont besoin d'être remis à neuf et j'y verrai. Les navigateurs de la baie sont généralement satisfaits du phare.

ILE AUX PHOQUES, MACHIAS (BLANC FIXE.)

Lat. 44 30 7 N. ; Long. 66 47 0 O.

Visitée cette importante station le 4 septembre, et le *Newfield* a débarqué les provisions en bon ordre et en peu de temps. Cette célérité est due au petit chemin de fer conduisant du débarcadère à la machine, lequel a été prolongé jusqu'à l'étiage. Les chaloupes étaient déchargées aussi promptement qu'elles étaient chargées par le steamer.

Dès le début j'ai recommandé la construction de passerelles à toutes les stations qui en avaient besoin, et qu'elles fussent, quand c'était possible, prolongées jusqu'à la machine du sifflet d'alarme. Le département a permis de faire ici cette amélioration, et la dépense ainsi épargnée au *Newfield* dans ce voyage à cette station est une ample compensation de ce qu'elle a coûté.

Le charbon a été porté à terre dans de grandes chaloupes pouvant contenir de deux à trois tonnes. Il était d'abord mis dans des sacs dans la cale du navire, hissé ensuite à l'aide de la vapeur et descendu dans les chaloupes, qui le transportaient aux passerelles, où il était vidé dans les wagons. Ce travail peut se faire à n'importe quel temps de la marée. Les wagons sont à bascule et versent le charbon de chaque côté des rails au lieu de remisage, après ils redescendent seuls au bord de l'eau, l'inclinaison le permettant. Par ce moyen 127 tonnes de charbon et autres provisions ont pu être déchargées du vapeur et livrées au hangar dans l'espace de onze heures, et cela sans augmenter d'une seule piastre les frais de main-d'œuvre.

M. Eddy, le mécanicien actuel, est un homme pratique, et le sifflet d'alarme et le phare sont maintenus en bon ordre.

La digue construite ici l'année dernière est d'une grande utilité, car elle retient une quantité d'eau suffisante pour le service. M. Eddy m'a dit que depuis le 1er juin jusqu'à la date de ma visite, il n'avait pas plu pendant une heure.

Le mécanicien est d'avis que le sifflet devrait cesser de fonctionner pendant cinq jours, à partir du premier octobre, afin d'examiner l'intérieur de sa chaudière. J'ai accédé à sa demande. Le nouveau phare catoptrique est très bien tenu. Je n'avais jamais vu l'intérieur de ce bâtiment en aussi bonne condition. A l'extérieur il faudrait une autre couche de peinture, et M. Eddy doit prendre des arrangements pour cela.

L'ancien phare est à peu près dans la même condition que l'an dernier, et comme le département se propose d'en construire un autre, dont les dimensions correspondront au nouveau, on n'a pas jugé à propos de lui faire aucune réparation.

Du pont du *Newfield*, pendant que nous étions près du Rocher Gannet, j'ai pu examiner le feu de ces phares, mais celui de l'ancien était trop faible pour que son insuffisance ne soit pas généralement reconnue. Dans ses dernières années, ce phare a fréquemment induit les capitaines de navires en erreur. Si l'on ne se hâte pas d'opérer le changement désiré, je crains qu'il n'arrive quelque grand désastre. Ces phares sont d'une importance incontestable, car ils signalent les rochers Mur.

Après consultation avec le capitaine Parry, nous avons pris l'alignement de ces phares et constaté qu'il devrait être du côté sud des rochers et non en droite ligne avec eux, comme ils le sont aujourd'hui, car, en suivant cet alignement, un navire se trouve presque au milieu de ces rochers.

ROCHER GANNET (BLANC FIXE ET À ÉCLAT.)

Lat. 44 0 38 N. ; Long. 56 47 0 O.

Situé à environ 8 milles au sud du Grand Manan, ce rocher n'a guère plus d'étendue que le phare qu'il porte. Il signale une côte et des rochers dangereux s'étendant

dant à l'ouest presque jusqu'à Machias. Comme beaucoup de ces rochers sont recouverts à marée haute et qu'ils se trouvent sur la route des navires qui fréquentent la baie, c'est toujours avec frayeur que les marins franchissent ce passage. Beaucoup de navires se sont perdus corps et biens dans ces parages dangereux, entre autres la *Queen*, de Liverpool; l'*Impérial*, d'Yarmouth, et le *Parkfield*, qui a fait naufrage sur le Old Proprietor Rock, sept milles au sud du Rocher Gannet.

J'ai visité ce phare le 5 septembre et ses provisions furent débarquées du *Newfield* le même jour. J'ai trouvé que tout y était tenu en bon ordre, mais que la machine ne fonctionnait pas avec régularité.

Il est nécessaire de poser un revêtement à l'intérieur du toit de la lanterne, car il s'y forme de la glace, qui se fond ensuite et dégoutte sur les lampes.

Un des arbres de la roue à engrenage qui met en mouvement l'appareil dioptrique a besoin d'être réparé, et pour cela et d'autres travaux les services d'un habile mécanicien sont nécessaires.

Le toit a besoin d'être réparé près de la tour, car l'eau y pénètre et mouille la sole. Les conduites d'eau demandent aussi à être renouvelées.

L'intérieur du phare a été peinturé, et la propreté et l'ordre règnent partout.

PHARES DE LA RIVIÈRE ST. JEAN.

Il y a 11 stations sur la rivière St. Jean, y comprises quatre sur le Grand-Lac et deux sur le lac Washademoak, ce sont :

Tête Verte, M. J. N. Williams, gardien; Pointe de Sable, M. James Clark, gardien; Pointe du Chêne, M. Chs. Theal, gardien; No Man's Friend, M. Edmund Buzza, gardien; Battures d'Oromocto, M. James K. Hazen, gardien; Falaise Wilmot, M. J. D. Wilmot, gardien; Pointe Robertson, M. Samuel Robertson, gardien; Pointe Fanjoy, M. Wm. Fanjoy, gardien; Pointe de Cox, M. M. Y. Cox, gardien; Newcastle, M. Robt. McMan, gardien; Ile Musquash, M. Daniel Smith, gardien; et la Pointe Hendry, M. Jos. Hendry, gardien.

Ces phares n'avaient pas été visités par moi lorsque je terminais ce rapport, sauf ceux de la falaise Wilmot et des battures d'Oromocto. Certains changements ont été proposés (et approuvés par le ministre) relativement à la situation du phare d'Oromocto, mais jusqu'ici on n'y a pas donné suite.

HILLSBOROUGH, COMTÉ ALBERT.

Visité cette station en me rendant à l'île à la Meule, et trouvé le phare bien entretenu par le gardien, M. Beatty. Le quai servant de fondation à la balise a baissé du côté sud sous le poids d'une grande quantité de plâtre remisee là. La balise n'est plus perpendiculaire, mais je ne conseillerais pas de rien faire pour y remédier tant que le plâtre n'aura pas été enlevé.

SIFFLETS D'ALARME.

Les sifflets d'alarme, qui sont d'un si grand secours pour la navigation dans les parties dangereuses de notre côte, sont maintenus en bon ordre et perfectionnés au besoin de manière à ce qu'ils rendent tout le service possible pendant les brouillards et les tempêtes.

Aujourd'hui, sept de ces sifflets fonctionnent sur les côtes sud et est de notre province, savoir : sur l'île aux Perdrix, à la Pointe Lepréaux, à North Head, sur le Grand-Manan, à l'île aux Phoques Machias, sur le Cap Enragé, dans la Baie de Fundy, et sur les pointes Escuminac et Miscou, dans le golfe St. Laurent, et tous ont été bien entretenus dans le cours de l'année.

ILE AUX PERDRIX.

Beaucoup de changements ont été faits à cette station l'hiver dernier. L'ancienne chaudière a été remplacée par une autre beaucoup plus puissante; le sifflet a été élevé de quelque pieds au-dessus du toit du bâtiment, et le capitaine Hall, de la ligne Inter-

nationale, m'a informé que ce changement avait l'effet de faire entendre le son beaucoup plus loin qu'auparavant et très distinctement.

Le charbon pour cette saison a été débarqué du *Newfield* et porté au quai dans des chalands.

Avec la nouvelle chaudière, la consommation d'eau est plus grande, et il se pourrait qu'il devînt nécessaire d'agrandir la citerne en conséquence. Vu la grande sécheresse de l'été de 1876, toutes les stations ont dû beaucoup souffrir de la rareté de l'eau. Le sifflet a fonctionné trois semaines par mois sans interruption.

CAP ENRAGÉ.

Visité cette station le 11 juillet en compagnie de M. W. Smith. La chaudière a été éprouvée à une pression de 100 lbs. au pouce carré. La machine était en bon état. M. Starrat est attentif au service du phare et du sifflet d'alarme. Peu après ma visite les provisions d'huile et de charbon furent débarquées du *Newfield*.

POINTE LEPRÉAUX.

Visité cette station le 30 août, et débarqué du *Newfield* 100 tonnes de charbon à l'anse Thompson, située à environ un mille du sifflet d'alarme.

Une nouvelle et puissante chaudière a aussi remplacé l'ancienne à cette station, et d'autres changements importants ont été faits à l'intérieur du bâtiment. Le sifflet a été exhaussé, comme celui de l'île aux Perdrix, et de ce changement il résulte qu'il se fait entendre plus distinctement à distance.

Le plancher et le mur intérieur du bâtiment ont été revêtus en brique, ce qui le met presque à l'épreuve du feu, sauf la toiture.

Le canal qui amène l'eau du marais, distance de 350 pieds, a été agrandi et mis en bon ordre. Une passerelle, de deux pieds d'élévation, a été établie sur une longueur de 100 pieds. Ces travaux assurent un approvisionnement continu d'eau fraîche.

Cette station peut être maintenant considérée en bon état, et M. Gallant, par le soin qu'il donne à la machine et l'attention avec laquelle il remplit ses devoirs, ne peut que satisfaire le département. Jamais il n'y a eu de plainte contre ce gardien, qui ne néglige jamais de sonner le sifflet lorsque les circonstances le veulent.

On n'a pas encore disposé de la vieille chaudière de cette station. Elle est sortie du bâtiment. Elle est beaucoup plus grande et en bien meilleur ordre que celle dont on se servait auparavant sur l'île aux Perdrix.

NORTH HEAD, GRAND MANAN.

Visité cette station le 7 septembre. Le plafond et le double plancher posés l'année dernière dans le bâtiment l'ont rendu habitable pendant la saison d'hiver. Les citernes n'ont pas gelé.

La manivelle de la pompe a crochi et il faut la remplacer. Il faut aussi renouveler le grillage de la boîte à feu. Les articles nécessaires, avec d'autres qu'il faut pour la machine, seront expédiés.

La petite rallonge faite à l'habitation a permis à l'assistant d'y loger sa famille. Le logement du gardien est très petit, mais en rallongeant de quelques pieds la remise y attenante et en la faisant plâtrer, on le rendrait plus confortable. Comme cette amélioration serait peu coûteuse j'ai promis de la faire faire, ce qui épargnera au département les frais d'une nouvelle maison.

ÎLE AUX PHOQUES MACHIAS.

Il est fait rapport de cette station sous le titre du phare de l'île aux Phoques.

NOUVEAUX PHARES ET NOUVELLES BOUÉES.

Les nouveaux phares en voie de construction, terminés dans le cours de l'année fiscale 1875-76, et mis en opération, sont les suivants : Pokemouche, Pointe Midjic Sand Bar ; baie Passamaquoddy, Spruce et pointe Mark, rivière Ste. Croix ; pointe Hendry et île Musquah, lac Washademoak ; balises d'alignement à la pointe du Chêne, Tracadie, Neguac et Tabusintac Gulleys.

A part ceux ci-dessus, il n'a pas été passé de contrats pour la construction d'autres phares.

Pendant la forte tempête de l'automne dernier, la balise-lumière d'alignement avec le phare de Neguac a été emportée, mais elle a été rétablie, et les bâtiments réparés.

Un phare serait nécessaire à l'extrémité ouest du Grand-Manan. Pendant que je me trouvais là, j'ai choisi l'emplacement qui convenait le mieux à une station, et, pour l'information du département, j'ai chargé M. W. B. McLaughlan de connaître la valeur du terrain. Ce point serait avantageux et d'après ce que j'ai appris avant de me rendre là, un phare y serait d'une grande utilité pour les habitants de l'île. Il servirait aussi de guide aux navires fréquentant le chenal nord de la baie de Fundy.

Une ou deux autres balises-lumières, et quelques autres bouées seraient très nécessaires sur le côté sud de cette île.

Sur le rocher Buck, près de Seal Cove Harbor, lequel est dangereux parce que l'eau le recouvre, quelque signal serait nécessaire, et M. Pettis va y placer une bouée espar.

A Grand Harbor, M. Isaac Newton m'a indiqué un point à l'entrée où une balise-lumière serait très-nécessaire. Il a offert cinq acres de terre comme emplacement, à raison de \$5 l'acre.

On a également besoin d'une balise-lumière à l'extrémité orientale de la pointe Pringle, Anse Young, grand port où le trafic est considérable. Cette lumière serait aussi utile aux navires qui fréquentent les différents havres des îles.

Excepté pour South Head, de petite balises suffiraient à ces endroits.

Deux bouées en baril sont nécessaires sur les rochers Ox Head, et une sur le rocher White Head.

Sur les rochers Cannon, trois bouées espars sont nécessaires, et une autre sur le rocher Handy entre les îles Chaney et Big Duck.

Deux bouées en baril faites par M. Lane, de St. Jean, ont été placées à Flags Cove l'année dernière, et les navigateurs en sont très contents. Elles ont résisté aux tempêtes de l'hiver et sont reconnues comme très utiles aux navires qui veulent aller se mettre à l'ancre à l'intérieur, et elles leur signalent aussi les récifs à l'entrée du havre. Cette espèce de bouée est généralement vantée. Elle a été faite sous ma surveillance directe et je n'ai aucun doute que c'est la meilleure et la moins coûteuse que le département puisse adopter. J'en transmets le plan avec une description particulière.

A la vue des difficultés que les pêcheurs de cette île doivent rencontrer pour gagner terre durant les brouillards et les tempêtes, à cause du grand nombre d'îles et de récifs qui se trouvent du côté sud de l'île de Grand Manan, j'esuis surpris qu'il n'y ait pas plus de pertes de vies et de naufrages. J'attire vivement l'attention du département sur l'importance d'établir ces signaux simples et efficaces sur cette côte dangereuse.

BOUÉES ET BALISES.

On trouvera, à l'endroit voulu, une liste des bouées dans les différents havres, qui sont sous le contrôle de cette division du département. Il a été difficile de maintenir les bouées au fond de la baie Chignecto ; nous pouvons attribuer ce fait, entre autres causes, à la violence des marées dans cette partie de la baie, et aux mauvaises dispositions des pêcheurs. On dit que ces bouées nuisent aux pêcheurs lorsqu'ils pêchent l'aloise, et il est raisonnable de croire qu'ils ne sont pas étrangers à leur déplacement.

BALISES À SUPPORTS EN FER.

Le département a construit récemment des balises à supports en fer sur deux récifs très dangereux et très en vue, qui se trouvent directement sur la route des navires qui descendent ou remontent la baie de Fundy. L'une d'elles a été placée sur le récif de Quaco et l'autre sur le roc "Old Proprietor." La balise du récif de Quaco a été posée l'été dernier. Elle resta en position durant l'automne et l'hiver qui suivirent, mais lorsque la débacle se fit sentir au printemps dans la baie de Chignecto et le bassin de Minas, la glace alla se heurter avec tant de force sur la balise qu'elle la brisa près de la surface du roc. La partie supérieure de la balise fut emportée par les glaces mais on trouva la partie principale sur le récif et on la transporta à St. Jean. Ceux qui fréquentent la baie regrettent beaucoup la destruction de la balise, car elle leur servait de guide sûr pour leur faire éviter les récifs dangereux dont est semée cette partie de la côte.

Je ne saurais conseiller la reconstruction de la balise à l'endroit qu'elle occupait, vu les dépenses considérables qu'elle entraînerait.

BOUÉE CLOCHE.

Cette bouée est dans un très bon état depuis les réparations qu'on lui a faites l'automne dernier: elle est située vis-à-vis de l'île aux Perdrix. Si l'on en juge par les apparences, elle pourra servir encore plusieurs années. Les amarres ont été examinées, et de nouvelles clés de chaîne ont été placées en vue de la saison d'hiver.

ROC "OLD PROPRIETOR."

Ce roc est situé par la lat. 45 33 20 N. et la long. 66 40 0 O. Il forme la partie est d'un récif dangereux au sud de Grand Manan, et il a toujours été la terreur des navigateurs dans la baie de Fundy. La mer en furie a jeté beaucoup de navires sur ce roc dangereux, et il en résulte bien des pertes de vie et de cargaisons d'un grand prix. On l'a indiqué enfin d'une manière distincte par la construction d'une balise avec support en fer, qui s'élève à 31 pieds au-dessus du niveau de l'eau, avec une cage en fer à la partie supérieure.

Comme nous approchions du roc à bord du "Newfield," à quelques milles à l'ouest du phare de Gannet Rock, toutes les personnes du bord se plurent à observer le signal qui répandait ses clartés à une grande hauteur, tout comme si quelque pin élané eût surgi de l'océan. Je pus voir à une distance d'environ huit milles, mais les pêcheurs disent que la lumière est visible distinctement à dix milles: ceux-ci sont fort contents de l'établissement de ce feu. M. W. B. McLaughlan m'a fait remarquer que ce signal était extrêmement précieux pour faire éviter les points périlleux. Ceux-là seuls qui sont habitués à fréquenter les côtes dans le voisinage peuvent se former une idée exacte de l'importance de cette balise pour approcher de Grand Manan et naviguer dans la baie de Fundy. M. McLaughlan disait que la valeur de cette balise n'était pas moindre de \$100,000. Le roc "Old Proprietor" a presque cessé d'être la terreur des navigateurs et l'on ne saurait se faire une juste idée des pertes de vie et de cargaisons que ce signal pourra empêcher, car des navires venaient presque chaque année se briser sur ce roc, qui se trouve directement sur la route des navires qui suivent le chenal sud.

Depuis que j'ai écrit ces lignes, j'ai reçu le rapport suivant de M. W. B. McLaughlan, gardien du phare sur Gannet Rock, et je me fais un plaisir de vous le transmettre.

"GANNET ROCK, 12 septembre 1876.

"MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que la balise avec supports en fer construite récemment sur le récif "Old Proprietor," à sept milles à l'est de cette station, a obtenu un plein succès. Les pêcheurs canadiens et américains sont unani-

mes à reconnaître sa grande utilité. Elle est visible distinctement de cette station à une distance de sept milles, même dans les temps brumeux, et je suis d'opinion qu'elle a une valeur de \$10,000 pour la navigation dans la baie de Fundy. J'ai vu des navires se heurter sur ce récif dangereux par un temps clair, sans pouvoir les avertir du danger qui les menaçait. J'ai été témoin de la perte de la barque anglaise "Parkfield," à midi, le 13 mai 1863, dont la valeur jointe à celle de sa cargaison, était de £100,000.

C'est pourquoi je prends la liberté de vous féliciter sur le succès de cette très-difficile, mais nécessaire entreprise.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

W. B. McLAUGHLAN,
Gardien.

J. H. HARDING, écuyer,
Agent de la Marine et des Pêcheries.

HUILE.

La qualité de l'huile fournie par M. M. Fitzgerald est satisfaisante et semblable à celle que nous avons reçue l'an dernier. M. George Thomas, l'un de nos gardiens les plus compétents, m'a informé que l'huile ne gelait pas ou ne s'épaississait pas lorsque le thermomètre était à dix degrés au-dessous de zéro ; il en a fait l'épreuve l'hiver dernier. Les barils sont en bon ordre et étaient revêtus de la marque de l'inspecteur du gouvernement.

J'ai constaté que les barils font eau en général si on les laisse quelque temps dans les hangars ; les barils qui nous viennent de MM. Fitzgerald et Cie, sont aussi bons pourtant que ceux que l'on pourrait avoir ailleurs, et je présume qu'ils ont été enduits de colle-forte à l'intérieur avant d'être remplis d'huile. On doit donner la plus grande attention à ce point, car autrement on peut perdre beaucoup d'huile.

OBSERVATOIRE A ST. JEAN.

L'observatoire à St. Jean est sous le contrôle de M. George Hutchinson ; M. John B. Longley en est le gardien. L'observatoire a été mis en opération durant l'année d'une manière satisfaisante. Du toit de la douane, on voit les signaux faits par le gardien de la station de l'île à la Perdrix ; ces signaux sont répétés, le teneur de livre en tient compte dans ses livres, et cet état est ensuite affiché dans le cabinet de lecture, en cette ville.

Voici le rapport de M. Longley :

(Copie.)

CHER MONSIEUR,--En préparant mon rapport sur le nombre de navires signalés de la station de la douane, je constate l'arrivée de trois cent soixante-douze navires, soit une augmentation de quarante-deux comparativement à l'année expirée le 30

décembre 1875. On a dû communiquer trente-deux communications entre cette station et l'île. J'ai aussi l'honneur de recommander qu'un ordre soit donné aux pilotes, de hisser le numéro de leur bâtiment, lorsqu'ils sont assez rapprochés pour qu'on les distingue. De cette manière, nous connaissons le nom du navire avant qu'il entre dans le havre.

Navires.....	70
Barques.....	132
Barquerolles.....	16
Brigantins.....	18
Bricks.....	113
Goëlettes à trois mâts.....	14
Steamers.....	9

 372

Votre très-obéissant serviteur,

J. B. LONGLEY.

JOHN H. HARDING, écr.,
St. Jean, N.-B.,
20 septembre 1876

GOELETTE "ELLA G. McLEAN."

Cette goëlette, capitaine J. N. Purdy, qui servait à approvisionner de charbon les sifflets d'alarme dans la baie de Fundy, et à transporter et placer les bouées, a été vendue à M. Saunders, moyennant \$2,250, après que la vente eût été publiquement annoncée. C'est le prix le plus élevé qui ait été offert. Cinquante piastres ont été payées à MM. Wm. Thomson et Cie., qui ont fait la vente, pour leur frais de commission.

En terminant, je vous sou mets le rapport de M. James Mitchell, inspecteur des phares des côtes du nord et de l'est de la province.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

J. H. HARDING.

Hon. A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR DES PHARES.

NEWCASTLE, 1er août 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant de mes travaux pendant la dernière saison :

CAP JOURIMAIN.

Une nouvelle lanterne a été placée sur cette station avec un feu fixe blanc. Sept lampes à mèche circulaire No. 1, trois réflecteurs de vingt-quatre pouces et quatre de vingt-deux pouces de diamètre.

C'est un feu fixe blanc avec un appareil d'éclairage catoptrique.

Lors de ma visite à cette station, en compagnie de M. Barbour, nous avons constaté qu'il y avait trop de sept lampes, vu que la chaleur avait brisé un certain nombre

de carreaux de verres dans la lanterne; nous en avons réduit le nombre à cinq, et l'examen nous a prouvé que leur lumière serait aussi forte que celle de sept lampes, et empêcherait les verres des lanternes de se briser. J'ai donné avis au département de ce changement.

Le logement du gardien a dû être complètement réparé; il est aujourd'hui en bon ordre.

M. A. Bent occupe ce phare avec sa famille, en tout cinq personnes.

Une nouvelle clôture a été construite à l'entour du phare, ce qui est une bonne amélioration.

Le tout semble en parfaite condition; la plus grande propreté règne dans le phare, et le gardien, M. Bent, remplit parfaitement ses fonctions.

Les approvisionnements ordinaires en huiles et autres articles ont été débarqués le 26 juillet.

BALISE DE SHÉDIAC.

Il y a à cette station deux phares-balises à lumière blanche fixe. Les lampes sont en bon état. Le gardien, M. Robinson, remplit très bien ses fonctions. Le feu de cette station est excellent. Les approvisionnements ordinaires ont été débarqués le 27 juillet.

ANSE DE CASSIE.

Feu blanc à révolutions. Lanterne de bois, de $9\frac{3}{4}$ pieds de diamètre. L'appareil d'éclairage est catoptrique et comprend quatre grandes lampes à mèche plate.

M. Charles Leblanc est le gardien de cette station. Il a sa femme et trois enfants. Il faudrait une clôture à cette station pour empêcher les dégâts que pourraient y faire les animaux. J'ai visité cette station avec M. Barbour, le 27 juillet; j'ai trouvé le tout en bon ordre, et le gardien s'est montré disposé à mettre à effet tous les avis et recommandations que j'ai pu lui donner au sujet de ses fonctions.

RICHIBOUCTOU

Feu fixe blanc dioptrique; une grande lampe à mèche plate, et une lanterne de sept pieds quatre pouces de diamètre.

M. Fabrien Robichau est le gardien. Il a une famille de huit personnes.

Il a reçu l'huile et les autres approvisionnements ordinaires.

ESCUMINAC.

Un feu fixe blanc dioptrique; trois grandes lampes à mèche circulaire; lanterne en fer de $8\frac{1}{2}$ pieds de diamètre; bâtiment en bois peinturé en blanc. Un sifflet d'alarme est placé à cette station.

La nouvelle addition que l'on a construite à la maison du gardien est très utile au gardien et à sa famille, en tout huit personnes.

Le phare et le sifflet d'alarme sont dans un ordre parfait, et la plus grande propreté règne partout.

Une clôture est très nécessaire pour cette station, car le gardien doit faire une surveillance continuelle pour éloigner les chevaux et autres animaux du voisinage. M. Barbour m'a accompagné à cette station et a inspecté le mécanisme du sifflet d'alarme. Les approvisionnements ordinaires ont été débarqués le 27 juillet.

M. Thomas Philips, qui est le gardien du sifflet d'alarme et du phare, est un excellent officier et remplit parfaitement ses fonctions. Sa famille se compose de huit personnes.

ILE DU PORTAGE.

Feu fixe blanc catoptrique; quatre lampes à double bec.

Ce phare a été mal entretenu. Les feux sont assez bons, mais le phare et le logement du gardien, qui est un bâtiment neuf, diffèrent beaucoup de ceux des stations semblables qui se trouvent sur cette côte; cela est dû sans doute à ce qu'il n'y a pas ici de femme comme aux autres stations.

J'ai visité avec M. Barbour cette station le 28 juillet, et les approvisionnements ordinaires d'huile ont été débarqués.

NEGUAG.

Feu fixe blanc catoptrique; quatre grandes lampes à mèche plate, avec quatre réflecteurs de 15 pouces de diamètre.

On a aussi remplacé la balise qui avait été emportée l'automne dernier par la tempête du mois de novembre. La nouvelle balise est solide et elle sera utile ainsi que le phare pour les navires qui veulent gagner le chenal, et naviguer dans la passe. Cette station est bien entretenue; les lampes et les réflecteurs sont dans un ordre parfait. M. Morrison est le gardien.

J'ai visité cette station le 28 juillet, en compagnie de M. Barbour, et nous y avons débarqué les approvisionnements ordinaires.

Il faudrait un revêtement en bois de niveau avec le seuil pour empêcher les vents de saper la fondation, et j'ai donné instruction au gardien de prendre toute la précaution pour que la fondation ne soit pas endommagée. Je recommande que le département fasse exécuter cette amélioration.

TABUSINTAC.

Feu fixe blanc catoptrique; trois grandes lampes à mèche plate; il y a aussi une balise qui donne une lumière blanche. M. Thomas Savoy a ces deux feux sous son contrôle. Les lampes et les réflecteurs sont en bon ordre, mais je recommande que l'on peinture le bâtiment.

Cette station a été visitée, le 28 juillet, et les approvisionnements nécessaires y ont été débarqués.

TRACADIE.

Feu fixe blanc; quatre grandes lampes à mèche plate; il y a aussi un phare-balise qui sert de guide aux pêcheurs et autres qui gagnent le havre. Le bâtiment a été peinturé conformément à ma recommandation de l'année dernière.

Cette station a reçu une chaloupe pour l'usage du gardien, et elle est mieux entretenue que lors de ma dernière visite; les lampes et les réflecteurs sont en bon ordre.

J'ai visité cette station en compagnie de M. Barbour, le 25 juillet, et les approvisionnements nécessaires ont été débarqués.

PASSE DE POKEMOUCHE.

Une tourelle et une maison d'habitation ont été construites à cette station durant la saison actuelle et ont été peinturés en blanc. Lanterne en fer avec cinq lampes, trois lampes à bec circulaire No. 2; deux grandes lampes à mèche plate avec cinq réflecteurs, dont trois ont 18 $\frac{1}{4}$ pouces de diamètre, et deux 17 $\frac{1}{2}$ pouces, avec une lumière verte. Philippe Robichau, le gardien, remplit parfaitement ses fonctions.

SHIPPEGAN.

J'ai visité cette station avec M. Barbour, le 28 juillet au soir. Le gardien, M. Dumaresque, était absent, et le phare était sous la garde d'une autre personne, qui nous a dit que le gardien était allé à Tracadie voir sa femme qui était sérieusement malade. Le phare est en mauvais ordre, les enduits sont brisés en plusieurs endroits, et le bâtiment en général est mal entretenu.

Le brise-lame que l'on a construit pour protéger la station a donné les meilleurs résultats. Les approvisionnements ordinaires d'huile et autres articles ont été remis à la personne qui remplace le gardien.

MISCOU.

J'ai visité cette station, le 29 juillet, en compagnie de M. Barbour; nous avons inspecté le phare et le sifflet d'alarme, et trouvé les lampes et les réflecteurs en bon ordre; les bâtiments étaient propres et bien entretenus par le gardien.

Il y a une très grande fissure dans la tour et autour du toit de la lanterne que le gardien ne peut réparer, vu qu'il est trop âgé; il faudrait envoyer un charpentier et un ferblantier pour faire les réparations nécessaires.

Le logement du gardien a aussi beaucoup besoin de réparations; il faudrait un nouveau plancher et de nouveaux enduits dans quelques-unes des chambres du bâtiment.

M. Barbour suggère que les châssis soient munis de verre rouge pour être mis dans les réflecteurs; il pense que tout en faisant une économie, la lumière sera meilleure.

L'huile et les autres approvisionnements nécessaires ont été débarqués ici.

Le phare était très propre, les lampes et les réflecteurs en bon ordre, mais le verre vert était placé dans la lanterne au lieu d'être dans des cadres sur les réflecteurs; j'ai fait connaître la chose au département. En apprenant ce fait, vous m'avez donné ordre de prendre les mesures nécessaires pour mettre le feu en bon ordre. Je me rendis immédiatement à la station accompagné d'une personne qui put faire le changement voulu. Il fallut aussi remplacer un carreau que je trouvai brisé avec le seul carreau de réserve.

Je recommande au département de faire envoyer sur les lieux deux ou trois carreaux de verre de réserve pour la lanterne, ayant 36 x 36 pouces. De plus, quelques carreaux de verre vert commun, 18 x 18, vu qu'on a brisé plusieurs carreaux en les plaçant dans la lanterne.

Le gardien m'a informé que l'une des chambres du gardien fait eau et qu'il va essayer de la rendre étanche; le reste du bâtiment est dans un état satisfaisant.

Il y a aussi un bon hangar à l'huile, entouré d'une clôture.

Le gardien a aussi reçu une chaloupe.

J'ai visité cette station en compagnie de M. Barbour, et nous y avons débarqué l'huile et les autres articles nécessaires.

LAC A L'OIE.

Lumière catoptrique blanche à révolutions; deux lampes à mèche ronde No. 1.

J'ai visité cette station le 2 juillet, en compagnie de M. Barbour; tout était en bon ordre; les lampes, les réflecteurs étaient proprement entretenus ainsi que le logement du gardien.

Les gros vents ont balayé le sable sur lequel reposent les fondations du bâtiment, qui seront sapés tout à fait si l'on ne prend pas quelques mesures pour empêcher le déplacement du sable. J'ai donc ordonné au gardien de prendre quelques mesures provisoires dans ce but, vu qu'il n'a pas les matériaux nécessaires pour construire un abri permanent.

Je recommande au département d'entourer le bâtiment de manière qu'il ne se détériore pas. Cela pourrait se faire à peu de frais, et l'on éviterait de cette façon de plus grands frais à l'avenir.

Les approvisionnements nécessaires ont été aussi débarqués.

CARAQUETTE.

J'ai visité cette station en compagnie de M. Barbour; on y a fait les réparations que j'avais donné ordre d'exécuter à ma dernière visite; les lampes ont été réparées, et les réflecteurs remis à neuf.

Le gardien, M. Narcisse Poirier, est un très bon employé. Il a reçu l'huile et les autres approvisionnements nécessaires.

ILE AUX HERONS.

Visité cette station le 30 juillet. Toutes les recommandations faites par M. Tomlinson, l'été dernier, ont été mises à exécution.

M. Dutch, le gardien, s'acquitte beaucoup mieux de ses devoirs, car j'ai tout trouvé en bon ordre.

Le feu de ce phare est blanc fixe et produit par trois lampes mammoth à mèche plate.

L'huile et les autres provisions ont été débarquées.

DALHOUSIE.

Visité cette station le 30 juillet, en compagnie de M. Barbour. J'ai pu voir que ma recommandation à l'effet de construire une remise à l'huile pour ce phare n'a pas été suivie, mais je crois devoir la réitérer avec instance, vu que le gardien est obligé de garder l'huile dans le soubassement du phare.

Ce phare est en très-bon ordre, et son gardien, M. Philippe Arseneau, est toujours à son poste.

BALISES.

Il y a 20 balises lumières sur la rivière Miramichi et dans ses baies, aux endroits suivants :

ILE DU MILIEU.

Feu blanc fixe,—deux lampes mammoth à mèche plate,—indiquant l'est et l'ouest. Ce phare est en bon ordre. Son gardien, M. David McEwan, l'habite avec sa famille, qui se compose de quatre personnes. L'huile et les provisions nécessaires lui ont été fournies, et une chaloupe le lui sera bientôt.

BALISES DE GRANT.

Il y a deux feux blancs fixes à cette station. Le département a accédé au désir des pilotes en transportant une de ces balises sur la propriété Innis. Le gardien, M. George Grant, s'acquitte fidèlement de ses devoirs. Provisions nécessaires débarquées.

ILE SHELDRAKE.

Cette île a deux feux blancs fixes produits par des lampes à mèche plate.

Le gardien, M. John McKay, remplit très-bien ses devoirs. Comme il lui faut demeurer sur l'île il serait à propos de lui construire une habitation. L'huile et les provisions ordinaires ont été débarquées.

POINTE DU CHÊNE.

Il y a deux feux blancs fixes à cette station, sur le côté nord de la Miramichi. M. Jos. Coughlan, le gardien, s'acquitte facilement de ses devoirs.

L'huile et les provisions ordinaires ont été débarquées.

ILE AUX RENARDS (EN HAUT.)

Il y a là deux balises à feu blanc fixe. Une nouvelle habitation a été construite à la place de celle détruite par l'incendie le 28 octobre dernier. On a aussi creusé un puits sur lequel on a placé une pompe. Ces feux sont bien entretenus, ce qui témoigne que le gardien, M. Wood Williston, remplit bien sa charge. L'huile et les provisions nécessaires ont été débarquées.

ILE AUX RENARDS (EN BAS.)

Cette station a deux balises à feu blanc fixe et une habitation pour le gardien. Ces feux sont bien entretenus et les capitaines qui fréquentent ce port témoignent hautement de leur utilité.

BALISES DE PRESTON.

Il y a ici deux balises à feu blanc fixe produit par des lampes mammoth à mèche plate. Tout est bien entretenu. L'huile et les provisions ordinaires ont été débarquées.

Les trois autres balises-lumières qui complètent le nombre de vingt plus haut mentionné font partie des stations des phares de Neguac, Tabusintac et Tracadie.

BATEAU-PHARE.

Ce navire est ancré sur la barre dite Fer-à-Cheval, rivière Miramichi. Ses feux, au nombre de quatre, sont rouges fixes et d'une grande utilité pour la navigation.

Il est sous les soins de M. Geo. Rogers et d'une autre personne, et tous deux suffisent à sa manœuvre.

A l'exception de celui de l'île du Portage, et dont les pilotes ne trouvent pas le feu suffisant, personne ne s'est plaint des phares cette année.

HOPITAL DE LA MARINE.

Cette année, cet édifice n'a coûté aucune dépense à part des déboursés pour gages, pour l'entretien et le nettoyage.

Conformément à la demande du médecin visiteur, le département a ordonné la construction d'un nouvel hangar et l'achat d'une pompe. L'arrière et les côtés de l'édifice ayant besoin d'être rejointoyés, je suggère que, si possible, ce travail soit fait avant les froids, autrement il ne vaudrait rien. Il faudrait aussi renouveler une partie du plancher inférieur qui est usée.

HUILE.

M'étant informé de la qualité de l'huile fournie, l'on m'a répondu qu'elle était excellente, que les barils étaient meilleurs qu'auparavant, qu'il n'y avait pas de coulage, en un mot, qu'on était satisfait.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. MITCHELL,
Surintendant des phares.

J. H. HARDING, écr.,
*Agent du département de la Marine et des Pêcheries,
St. Jean, N. B.*

LISTES DES BOUÉE ET BALISES.

GRANDE RIVIÈRE SHEMOGUE.

No.	Description.	Couleur	Position.
1	Bouée en boîte.....	Noire	Partie extérieure de la barre, sur l'entrée extérieure du côté sud du chenal.
1	do	Rouge.....	Sur le côté nord de l'extrémité de la barre extérieure dans une direction ouest depuis la bouée noire, la distance étant 400 verges depuis la dite bouée noire.
1	Bouée en bout de mât.....	Noire	Côté nord du chenal dans une direction sud-ouest, et depuis la bouée en boîte, 400 verges.
1	do	do	Au nord de la barre intérieure, dans une direct. O.S.-O., depuis la 1re bouée en bout de mât, la distance étant de 400 verges depuis la 1re dite bouée en bout de mât.
1	do	do	Côté nord du 1er tour dans le chenal, dans une direction S.-O., depuis la 3e bouée en bout de mât, la distance étant de 500 verges depuis la 2e bouée en bout de mât.
1	Balise	Non peinturée.	Côté nord du chenal dans une direction ouest, depuis la 3e bouée en bout de mât, la distance étant de 300 verges de la 3e bouée en bout de mât.
1	Bouée en bout de mât.....	Noire	Côté nord du chenal, dans une direction S.-O. de $\frac{3}{4}$ de mille de la balise; aussi 7 piquets du côté sud du chenal, entre la balise et la 4e ou dernière bouée en bout de mât.
7			

HAVRE DE LA RIVIÈRE SHÉDIAC.

1	Bouée.....	Rouge.....	Au Cap Brûlé, sur le Rocher Medea.
1	do	Noire.....	A l'entrée du chenal, sur le Rocher Zéphir.
1	do	Rouge.....	Au tour sud-est du chenal.
1	do	Noire	Sur l'île Shédiac, tour Bight.
1	do	Rouge.....	Sur le "Spit" de la Pointe du Chêne.
1	do	do	Sur les Défilés.
1	do	do	Sur le "Spit" de l'île Shédiac.
7			

PORT DE DALHOUSIE, RIVIÈRE RESTIGOUCHE.

6	Faite en bois, cerclée fortement en fer, et en spirale...	Noire.....	{ 1 Ruisseau Nashe. 1 Benjamin. 1 Spit de Maguasha. 1 Extrémité nord du Milieu ou lieu de déchargement. 2 A la Pointe Le Garde, mes limites sur la rivière Ristigouche.
---	---	------------	---

RIVIÈRE RISTIGOUCHE.

1	En entonnoir.....	Noire.....	A l'entrée de la Traverse, côté nord, vers l'embouchure de la rivière du Loup.
1	do	do	A l'entrée de la Traverse, côté sud.
1	Pieu.....	do	Dans la Traverse, sur le côté sud.
1	En entonnoir.....	do	En amont de la Pointe du Chêne, sur le côté nord.
1	do	do	Entre la Pointe de la Batterie et la Pointe Le Garde, sur le côté nord.
5			

Liste des bouées et balises—*Suite.*

RIVIÈRE ET HAVRE DE CARAQUETTE.

No.	Description.	Couleur.	Position.
1	Bouée	Noire	Dans le chenal est.
1	do	Rouge	Entrée du port.
1	do	Noire	do
1	do	Rouge	Entrée du port ou barre Pockshondy.
1	do	do	Pointe de l'entrée du port.
1	do	Noire	Au-delà de l'île, sur la crevasse.
1	do	Rouge	l'entrée ouest du chenal.
1	do	do	Entrée du port, do
1	do	do	do do
1	do	do	do do
1	do	Noire	do allant du chenal O. en montant la riv.
1	do	do	do do do
1	do	Rouge	do do do
1	do	Noire	Intérieur de l'île, près du rivage à l'est de l'île. (Aucun lieu de déchargement de lest.)
16	Bouées	Rouge	Extérieur de la barre du Petit Shippegan sur une barre.
28			

PETITE RIVIÈRE SHEMOGUE.

1	Bouée en boîte	Blanche	Extér. de la barre sur l'entrée extér. du côté N. du chen.
	do	Rouge	Sur le côté nord de l'extrémité de la barre extérieure, direction sud, bouée blanche, disons à une distance de 400 verges de la dite bouée blanche.
1	Bouée en bout de mât	Noire	Côté nord du chenal, direction sud, et à une distance de 300 verges de la bouée rouge.
1	do	do	Pte. N., intér. de la barre, direct. O. de la bouée en bout de mât No. 3, disons une dist. de 300 vgs. de la dite b.
1	do	do	Côté N. du chen., direction O. de la bouée en bout de mât No. 4, disons une dist. de 300 vgs. de la dite bouée.
1	Balise	Non peinte	Côté N. du chen., direction O. de la bouée en bout de mât No. 5, disons une distance de 300 vgs. du chenal.
6			

BAIE DE LA RIVIÈRE VERTE.

1	Bouée en bout de mât	Blanche	A l'embouchure de la rivière Gaspereaux.
1	do	do	do do Baie Verte.
1	do	do	do do Tidnish
1	do	do	Au lieu de charg. de nav., à l'E.S.-E. du Fort Moncton.
1	do	Rouge	Au lieu du déchargement, do
5			

HAVRE DIPPER.

1	Bouée en bout de mât	Noire	A 30 pds. au large de l'extr. est du brise-lames.
1	do	Rouge	do au sud du récif au large de la Pointe Camel.
2			

Liste des boués et balises.—*Suite.*

RIVIÈRE COCAIGNE.

No.	Description.	Couleur.	Position.
7	Bouées en barils.....	3 noires, 2 rouges 2 qui n'ont pas été peinturées.	La première, une bouée noire placée en 3½ brasses d'eau à l'entrée du havre. (A bâbord) Les rouges à tribord en entrant. Deux noires de chaque côté d'un monceau à (bâbord).

RIVIÈRE MIRAMICHI.

1	Bouée du dehors.....	Noire	A tribord venant du côté de la mer en 4 brasses d'eau.
1	do sur roche.....	Rouge	A bâbord do do 3 do
1	do du coude.....	Noire	A tribord do do 4 do
1	do de Spit.....	Rouge	A bâbord venant du côté de la mer (F. à Cheval) 5 br.
1	do	Noire	A tribord côté extérieur Middle Ground en 3½ brasses.
1	do du bas.....	do	Sur Fer-à-Cheval en 3 brasses d'eau.
1	do de Fairway...	do	do do 2½ do
1	do du milieu.....	do	do do 3½ do
1	do du haut.....	do	do do 3½ do
1	do de Robeshean.	do	battures Robeshean en 3½ brasses d'eau.
1	do de Musslebank	do	do do Musslebank 7 do
1	do de Napan.....	do	baie Napan 3½ do
1	do de Murdoch...	do	do do Murdoch 4 do
1	do de piquet.....	Rouge.....	A bâbord côté des battures Gordon en 3½ brasses d'eau.
1	do do	Noire	A tribord côté des battures Hayen 4 brasses d'eau.
1	do do	do	Black Brook Channel en 3½ brasses d'eau.
1	Bouée	do	do do 3½ do
1	do de piquet.....	Rouge.....	A bâbord côté S.-E., bouée du bas du Fer-à-Cheval, distance ¼ de mille, en 3 brasses d'eau.
1	Bouée	Noire	A tribord côté S.-E. de la batture, Ile du Portage, en 2½ brasses d'eau.
1	do	Rouge.....	A bâbord côté S.-E., bout de l'Ile au Hareng, en 2½ br.
1	do	Noire	A tribord côté de l'entrée de Lipadore's Gully en 2 brasses d'eau.
21			

BAIE SHEPODY.

1	Bouée en boîte.....	Bariolée.....	Middle Ground au sud de l'île à la Meule.
1	do	do	do do Cap Marinquin.
1	do	Noire	do do Cap Demozel.
1	do	do	do do do
1	Bouée de bout de mât	Rouge.....	Récif de la Pointe Marie, à l'int. de l'île à la Meule.
1	do	Noire	Pointe de Middle Ground, entrée de la rivière Shepody.
6			

RIVIÈRE DORCHESTER.

1	Bouée en boîte.....	Rouge.....	Wade's Ledges, guide approchant la rivière Dorchester
1	do	do	Middle Ground, entrée de la rivière Dorchester.
1	Bouée de bout de mât	Rouge et blan.	Ancrée au large du quai du chemin de fer, Dorchester.

Liste des boués et balises.—*Suite.*

RIVIÈRE MAGAGUADAVIC.

No.	Description.	Couleur.	Position.
1	Bouée en bout de mât	Rouge.....	Sur le cap ouest ou à la hauteur de la Pointe Midjie.
2	do	Noire	A la hauteur des récifs immergés de Mann.
2	do	Rouge.....	Récifs de Dick, havre aux Navires.
2	do	do	Récifs de McDermid (perdue et remplacée le 16 août 1876).
2	do	Noire	Haley's Point.
1	do	Rouge.....	Barre de McKenzie.
1	do	Noire.....	Middle Ground.
2	do	Rouge.....	Grearson's Point.
2	do	do	Récifs de Grearson, découverts à mi-marée baissante.
1	do	do	Récifs de Grearson Est, (perdu et remplacé le 22 août 1876).
2	do	Noire.....	Parre de Mann.
2	do	Rouge.....	Récifs de Dunham, (perdue et remplacée le 30 août 1876).
1	do	Noire.....	Sur Ship Yard Point.
1	do	Rouge.....	Récifs de Seely découverts à mi-marée baissante.
1	do	do	Chenal est, rivière Digdequash.
1	do	Noire.....	Pointe est de Long Island, chenal est, rivière Digdequash.
1	do	Rouge.....	Sur Low Water Rock, chenal ouest, rivière Digdequash.
2	do	do	Pointe aux Cèdres, chenal ouest, rivière Digdequash.
1	do	do	A peu-près un mille N.-O. du centre de l'Île du Cheval Blanc (perdue et remplacée le 12 septembre 1876).
2	do	do	Récifs à demi-marée, entrée à Back Bay Harbour.
2	do	Noire.....	Récifs de Cook, demi-marée dans Back Bay Harbour..
2	do	Rouge.....	Pointe Lovett dans Back Bay Harbour.
2	do	do	Pointe ouest, Bliss Island.
2	do	Noire.....	Bout S.-O. de Man-of-War Rock, Bliss Harbour.
2	do	do	Bout est.
1	do	Rouge.....	Récifs de Calder, havre au Castor.
1	do	Noire.....	Récifs de Haddock do
27			

BAIE CUMBERLAND.

1	Bouée en bout de mât 55 pds de longueur, ronde	{ Rouge	A environ 5 milles en aval de l'embouchure de la rivière Muidie, sur la pointe de terre supérieure de Lower Cove, appelé Boss Point Reef, sur Boss Point, direction S.-E.
---	--	---------------	---

RIVIÈRE PETITCODIAC.

1	Bouée en boîte.....	Rouge et blan.	S.-O par S., un mille marin de l'île de la Meule.
1	do	Rouge.....	S. S.-O., deux milles du Cap Maringoin.
1	do	Noire.....	Sud, 5° ouest, 2½ milles du Cap de Mosille.
1	do	do	N.-E. par E., ½ E., 1½ mille du Cap Mosille.
1	do	Rouge.....	S.-E., par S., un-cinquième d'un mille de Folly Point.

Liste des bouées et balises.—*Suite.*

PORT COUAIGNE.

No.	Description.	Couleur.	Position.
2	Bois.....	Rouges.....	Montrant la route depuis le lieu du déchargement du lest sur le côté sud du chenal.
2	do	Noires.....	En dehors de la barre, côté sud du chenal.
1	do	do	La grande bouée à l'extérieur est de la bouée Farewell.
5			

RIVIÈRE TRACADIE.

1	Bouée.....	Noire	Sur la barre extérieure du détroit du Sud.
2	Balises	Blanches.....	Horse Island, dans la direction du chenal de la barre.
56	Arbustes verts .....	.....	Sur chaque point de chaque côté du chenal, ainsi que sur tous les terrains intermédiaires entre le détroit et la rivière du Portage.

RIVIÈRE STE. CROIX.

1	Bouée de bout de mât	Noire	Sud-est de l'île Doucet.
1	do do ...	Blanche	Lieu de déchargement de lest, $\frac{3}{4}$ mille de la P. Chêne.
1	do do ...	do	Bray's Point.
1	do do ...	do	Young's Bar, près de Ship Harbor.
1	do do ...	do	Sur des récifs ronds, couverts à marée haute.
1	do do ...	do	Côté sud-est de Hill's Point.
1	do do ...	do	William's Point.
1	do do ...	do	A la hauteur de l'île de Crokers.
1	do do ...	do	Sur Chipman's Point.
1	do do ...	do	Côté ouest de Hill's Point.
10			

RIVIÈRE BATHURST.

1	Bouée de fer.....	Blanche	Située au lieu de déchargement de lest, quatre milles de distance de Carron Point.
2	do	Noires	Situées à deux milles de Carron Point et marquant le chenal.
15	Bouée de bout de mât	.....	De Caron Point à la ville, marquant le chenal.
18			

Liste des bouées et balises.—*Suite.*

RIVIÈRE ST. ANDREWS.

No.	Description.	Couleur.	Position.
1	Bouée de bout de mât		Sur le récif en dehors de la barre de l'entrée.
1	Caisson-balise		Sur la barre de l'ouest à l'entrée de l'ouest.
1	Bout de mât	Noire.....	Middle Ground, à l'intérieur et près de l'entrée.
1	do	do	Pointe de St. Andrew, sud-est de l'entrée.
1	do	Rouge.....	Pointe des Sauvages, en dehors du havre.
1	do	Noire	Billiey's Point.
1	Caisson-balise, portant perche et baril	do	Extérieur de la barre de Stinson.
1	Bout de mât.....	do	Sud-ouest do
1	do	do	Entrée de l'île St. Andrew.
1	do	do	Rocher découvert, à demi-marée.
1	Caisson-balise		Banc de sable dans la baie.
11			

RIVIÈRE SHIPPEGAN.

1	Grande bouée.....	Noire	Grands Bateaux, entrée nord.
1	do	Rouge	Pointe Pockshondie.
1	do	Blanche	do Canocany.
1	do	Noire.....	do Bermish.
1	do	Noire et blanche.	Pointe Alexander.
1	do	Blanche	Point Pamtemir.
1	do	do	Entrée de ohenal Peter de Gras.
2	Petites bouées	Noires.....	Horse Knave Point, vis-à-vis Eshblunt.
2	do	do	Batture Robisheaux.
1	do	Blanche	Pointe Thos. Mallet.
1	do	Rouge.....	Banc de sable, Pointe des Sauvages.
1	do	Noire	Extrémité sud du banc de sable.
1	do	Rouge.....	Entrée de la gorge de Shippegan.
1	do	Noire	Banc Samacque.
16			

RIVIÈRE DALHOUSIE.

1	} Douves de cèdre cerclées de fer.....	Noires.....	Du côté intérieur de l'île au Héron.
1		do	A la hauteur de la Pointe Maquacha.
1		do	Au lieu du déchargement de lest en face de Dalhousie
1			A la hauteur de la Pointe Le Nimm.
1			do do Le Garde.
5			

Liste des bouées et balises.—*Suite.*

RIVIÈRE RICHIBOUCTOU.

No.	Description.	Couleur.	Position.
1	Baril	Noire	Ancrée dans la rade à l'approche de la barre.
1	do	Rouge.....	Du côté nord du chenal ou de la barre.
1	Pieu.....	Noire	Récif du sud.
2	do	do	Jib Sheet, côté sud de la barre.
1	Baril.....	Rouge.....	Pointe Marsh nord.
1	do	Noire	do sud.
1	Pieu	Rouge.....	North Middle Ground.
1	do	Noire	South do
1	do	do	North do No. 2.
1	do	do	Pointe à la hauteur de la ville.
1	do	do	Banc d'huitres, côté sud.
2	do	Rouge.....	do côté nord.
1	Baril.....	Noire	Jib Sheet, côté sud.
2	Pieu.....	Rouge	Pointe, côté sud de la barre.
1	do	Noire	Pointe Beecher.
18			

J. MITCHELL,

Contrôleur des phares.

J. H. HARDING, écr.,

Agent, ministère de la Marine et des Pêcheries.

ETAT des dépenses pour la construction des phares et sifflets d'alarme à vapeur dans le Nouveau-Brunswick pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

	<i>Phare du havre au Castor.</i>	\$ cts.	\$ cts.
Lewis Holms	Achat d'un terrain pour l'emplacement du phare...	100 00	
R. A. Stuart.....	Frais de route et exploration.....	23 00	
W. B. Deacon.....	Contrat pour la construction d'un phare.....	1,650 00	
do	Ouvrage extra.....	30 00	
Joshua Prescott.....	Dépenses pour inspection.....	105 00	
E. Chanteloup.....	Verres.....	78 45	
Geo. Helms.....	Fret d'une lanterne.....	27 00	
T. W. Robinson.....	Emmagasinage	2 90	
			2,016 35
	<i>Phare de Bliss Island.</i>		
Jas. Donohue	Construction d'un logement pour le gardien.....		745 00
	<i>Sifflet d'alarme du Cap Enragé.</i>		
J. R. Stevens.....	Balances réclamées sur contrat et ouvrage extra.....		85 50
	<i>Phare de l'île à la Brume.</i>		
Geo. Browne.....	Contrat pour construction d'un logement.....		900 00
	<i>Phare du lac aux Oies.</i>		
Wm. Marks.....	Achat d'un terrain pour le site du phare.....		20 00
	<i>Phare de l'île au Héron.</i>		
S. McGregor.....	Bal. du contrat pour const. d'un hangar à l'huile.....		51 55
	<i>Pointe Mark, rivière Ste. Croix.</i>		
John Marks	Achat d'un terrain pour l'emplacement du phare...	100 00	
Markee et Gilmore	Contrat pour construction d'une balise.....	475 00	
George Nixon.....	Verres.....	120 00	
			695 00
	<i>Phare de Midjic Bluff.</i>		
John McDiarmid.....	Achat d'un terrain pour l'emplacement du phare...	50 00	
D. Gilmour	Honoraires pour préparation du contrat de vente.....	6 00	
C. Messenett.....	Contrat pour construction d'un phare.....	674 00	
E. Chanteloup.....	Lanternes et réflecteurs	526 42	
George Helms	Fret sur lanternes et réflecteurs	23 00	
W. T. Robinson	Emmagasinage des lanternes et réflecteurs.....	5 00	
A. H. Gilmour.....	Frais de route.....	6 00	
C. Messenett.....	Soin du phare, après son achèvement, jusqu'à l'arrivée du gardien.....	40 00	
			1,330 42
	<i>Pointe McManus.</i>		
C. McPherson.....	Contrat pour construction d'un phare.....	372 00	
E. Chanteloup.....	Lanternes, etc.....	195 88	
			567 88
	<i>A reporter.....</i>		6,411 70

ETAT des dépenses pour la construction des phares et sifflets-d'alarmes à vapeur, Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report.....</i>		6,411 70
	<i>Phare de Pokemouche.</i>		
Martin Power.....	Achat de terrain pour emplacement	75 00	
W. Ferguson.....	Contrat pour la construction d'un phare.....	1,800 00	
E. Chanteloup.....	Verre.....	81 72	
Chance Frères et Cie.....	Verre vert.....	19 45	
James Fish.....	Charriage de verre.....	14 00	
P. Gatra.....	Fret sur lanterne.....	50 00	
J. Doran.....	Dépenses d'inspection.....	129 53	
P. Robichaux.....	do frais de route	10 00	
			2,179 70
	<i>Phare de l'île du Portage.</i>		
Joseph Carter.....	Contrat pour la constr. de la résidence du gardien.....	1,000 00	
do.....	Ouvrages supplémentaires.....	50 70	
			1,050 70
	<i>Phare de la Pointe Spruce.</i>		
Markee et Gilmore.....	Construction d'une balise.....	475 00	
E. Chanteloup.....	Lampes et appareil d'éclairage.....	214 50	
G. Nixon.....	Verre.....	80 00	
			769 50
	<i>Phare de St. André.</i>		
Angus Fisher.....	Contrat pour la construction d'un phare.....	4,740 00	
Robt. Ross.....	Dépenses d'inspection.....	88 00	
E. Chanteloup.....	Verre.....	98 45	
W. T. Robinson.....	Emmagasinage de lanternes.....	6 00	
			4,932 45
	<i>Phare de Tabusintac.</i>		
Thomas Savoy.....	Contrat pour la construction d'une balise.....	100 00	
Hevenor et Cie.....	Lanterne.....	21 50	
G. Nixon.....	Verre.....	2 50	
			124 00
	<i>Phare de Tracadie.</i>		
Vital Arseneaux.....	Contrat pour la construction de deux balises.....	475 00	
Hevenor et Cie.....	Lanterne	22 00	
G. Nixon.....	Verre.....	2 50	
			499 50
	<i>Phare du Lac Washadamoak.</i>		
J. C. et J. Q. Wetmore...	Contrat pour construction.....	595 00	
E. Chanteloup.....	Lampe et appareil d'éclairage.....	214 50	
A. A. Belzea.....	Charriage do	6 00	
George Nixon.....	Verre.....	48 00	
			863 50
	<i>Compte général.</i>		
Willis et Mott.....	Annonces.....	90 30	
W. Eldon.....	do	249 65	
H. T. Stevens.....	do	27 00	
Hevenor et Cie.....	Lanternes pour balises.....	113 70	
S. Patterson.....	Annonces.....	3 00	
James Dow.....	do	24 00	
A. M. Smith.....	do	11 50	
	<i>A reporter..</i>	519 15	16,831 05

ETAT des dépenses pour la construction des phares et sifflets d'alarmes à vapeur, Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

		<i>Report.</i>	\$ cts. 519 15	\$ cts. 16,831 05
		<i>Compte général.</i> — <i>Suite.</i>		
D. G. Smith	Annonces		10 90	
J. A. McLean	do		8 00	
W. C. Milner	do		7 50	
Barnes et Cie	do		4 20	
J. A. Bowes	do		53 00	
T. W. Anglin	do		67 86	
George Peck	Construction d'une balise, Pointe du Chêne		65 42	
W. Morrison	do do Neguac.		50 00	
G. Nixon	Verre		2 50	
Joseph Millar	Fret et charriage		8 03	
C. W. Weldon	Services professionnels		192 34	
				988 90
		Total		17,819 95

WM. SMITH,

Deputé Ministre de la Marine et des Pecheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

**ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, Nouveau-Brunswick, pour
l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.**

	<i>Phare de l' Ile de la Meule.</i>	\$ cts.	\$ cts.
John R. Styles.....	Une année de salaire comme gardien ..	395 00	
	Réparations et approvisionnements	170 25	565 25
	<i>Phare du Cap Enragé.</i>		
W. S. Starratt.....	Une année de salaire comme gardien.....	395 00	
	Réparations et approvisionnements.....	80 52	475 52
	<i>Phare de Quaco.</i>		
Wm. Love.....	Une année de salaire comme gardien.....	395 00	
	Réparations et approvisionnements.....	1,543 25	1,938 25
	<i>Phare de l' Ile aux Perdrix.</i>		
James Wilson.....	Une année de salaire comme gardien.....	395 00	
	Réparations et approvisionnements..	219 32	614 32
	<i>Balise.</i>		
Timothy Clark.....	Une année de salaire comme gardien.....	395 00	
	Réparations et approvisionnements.....	422 95	817 95
	<i>Phare de la Pointe LePréau.</i>		
George Thomas.....	Une année de salaire comme gardien	395 00	
	Réparations et approvisionnements.....	808 25	1,203 25
	<i>Phare de Swallow Tail.</i>		
John W. Kent	Une année de salaire comme gardien	395 00	
	Réparations et approvisionnements	822 82	1,217 82
	<i>Phare de Head Harbour.</i>		
E. McLaughlin.....	Une année de salaire comme gardien.....	395 00	
	Réparations et approvisionnements.....	729 15	1,124 15
	<i>Phare de St. André.</i>		
Geo. Pendlebury.....	Une année de salaire comme gardien.....	296 28	
	Réparations et approvisionnements.....	203 16	499 44
	<i>Phare du Rocher Gannet.</i>		
W. B. McLaughlin.....	Une année de salaire comme gardien	823 20	
	Réparations et approvisionnements.....	744 64	1,567 84
	<i>A reporter.</i>		10,023 79

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares dans le Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report.....</i>		10,023 79
	<i>Phare de l'Île aux Phoques.Machias.</i>		
Alexander Eddy.....	Une année de salaire comme gardien.....	493 72	
	Réparations et approvisionnements.....	168 86	662 58
	<i>Cap Jourimain.</i>		
A. W. Bent.....	Une année de salaire comme gardien	246 88	
	Réparations et approvisionnements.....	3,443 96	3,690 84
	<i>Phare Miscou.</i>		
Geo. McConnell.....	Une année de salaire comme gardien et mécanicien du sifflet d'alarme.....	493 72	
	Réparations et approvisionnements.....	208 69	702 41
	<i>Phare d'Escuminac.</i>		
Thos. Philips.....	Une année de salaire comme gardien	395 00	
	Réparations et approvisionnements	339 12	734 12
	<i>Richibouctou.</i>		
Fabien Richard.....	Une année de salaire comme gardien.....	182 68	
	Réparations et approvisionnements.....	28 04	210 72
	<i>Île au Renard (en haut).</i>		
Wood Williston.....	Une année de salaire comme gardien	296 28	
	Réparations et approvisionnements.....	113 21	409 49
	<i>Île au Renard (en bas).</i>		
R. Reinsborrow.....	Une année de salaire comme gardien.....	197 52	
	Réparations et approvisionnements.....	42 44	239 96
	<i>Phare de l'Île du Portage.</i>		
Hugh Murray	Une année de salaire comme gardien	197 52	
	Réparations et approvisionnements.....	89 96	287 48
	<i>Phare de Shédiac.</i>		
M. Robinson.....	Une année de salaire comme gardien	197 52	
	Réparations et approvisionnements.....	37 86	235 38
	<i>Phare Caraquette.</i>		
Narcisse Porlier	Une année de salaire comme gardien.....	197 52	
	Réparations et approvisionnements.....	189 00	386
	<i>Phare de Green Head.</i>		
J. N. Williams.....	Une année de salaire comme gardien.....	80 00	
	Réparations et approvisionnements.....	44 95	124 95
	<i>A reporter.....</i>		17,708 24

Etat des dépenses pour l'entretien des phares, Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report.....</i>		17,708 24
	<i>Phare de la Pointe Robertson.</i>		
Samuel Robertson	Une année de salaire comme gardien.....	80 00	
	Réparations et approvisionnements	188 62	268 62
	<i>Phare de la Pointe de Sable.</i>		
James Clarke	Une année de salaire comme gardien.....	40 00	
Robert Clarke	do do	40 00	
	Réparations et approvisionnements.....	33 85	113 85
	<i>Phare de la Pointe Fanjoy.</i>		
William Fanjoy	Une année de salaire comme gardien.....	80 00	
	Réparations et approvisionnements.....	36 03	116 03
	<i>Phare de la Pointe du Chêne, (Rivière St. Jean.)</i>		
Charles Theal	Une année de salaire comme gardien.....	80 00	
	Réparations et approvisionnements.....	23 20	103 20
	<i>Pointe du Chêne.</i>		
T. McAvity & Sons	Réparations et approvisionnements.....		11 52
	<i>Phare de No Man's Friend.</i>		
E. Buzza	Une année de salaire comme gardien.....	80 00	
	Réparations et approvisionnements.....	13 20	93 20
	<i>Phare des battures d'Oromocto.</i>		
J. K. Hazen	Une année de salaire comme gardien.....	80 00	
	Réparations et approvisionnements.....	11 15	91 15
	<i>Phare de Wilmot's Bluff.</i>		
J. O. Wilmot	Une année de salaire comme gardien.....	80 00	
	Réparations et approvisionnements.....	2 70	82 70
	<i>Phare de Grants Beach.</i>		
George Grant	Une année de salaire comme gardien.....	100 00	
	Réparations et approvisionnements.....	34 85	134 85
	<i>Phare de la Pointe du Chêne, (Rive Nord.)</i>		
J. Coughlan.....	Une année de salaire comme gardien.....	100 00	
	Réparations et approvisionnements	41 82	141 82
	<i>Phare de Tabusintac.</i>		
Thomas Savoy	Une année de salaire comme gardien.....	197 52	
	Réparations et approvisionnements.....	88 18	285 70
	<i>A reporter.....</i>		19,150 88

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		19,150 88
	<i>Phare de Preston's Beach.</i>		
Thomas Lewis.....	Une année de salaire comme gardien.....	100 00	
	Réparations et approvisionnements.....	78 25	178 25
	<i>Phare de Shippegan.</i>		
T. H. Dumaresq	Une année de salaire comme gardien.....	237 00	
	Réparations et approvisionnements.....	283 67	520 7
	<i>Phare de Bathurst.</i>		
John Connors	Une année de salaire comme gardien.....	100 00	
	Réparations et approvisionnements	41 29	141 29
	<i>Phare de Tracadie.</i>		
Wm. Archer.....	Une année de salaire comme gardien.....	237 00	
	Réparations et approvisionnements.. ..	324 89	561
	<i>Phare de Dalhousie.</i>		
L. Arseneaux.....	Une année de salaire comme gardien.....	100 00	
	Réparations et approvisionnements.....	52 93	152 3
	<i>Pointe Cox, Grand Lac.</i>		
M. Y. Cox.....	Une année de salaire comme gardien.....	80 00	
	Réparations et approvisionnements.....	17 75	97 75
	<i>Phare du Lac aux Oies.</i>		
D. J. B. Robichaux.....	Une année de salaire comme gardien.....	197 52	
	Réparations et approvisionnements.....	45 09	242 61
	<i>Phare de l'Île au Héron.</i>		
John Dutch.....	Une année de salaire comme gardien.....	197 52	
	Réparations et approvisionnements.....	21 79	219 31
	<i>Phare de Southern Wolves.</i>		
E. Snell	Une année de salaire comme gardien.....	493 72	
	Réparations et approvisionnements.....	858 06	1,351 78
	<i>Phare de l'Île de Bliss.</i>		
Jarvis Clark.....	Une année de salaire comme gardien	296 23	
	Réparations et approvisionnements.....	400 67	696 95
	<i>Phare du Cap Cassie.</i>		
Charles Leblanc.....	Une année de salaire comme gardien.....	246 88	
	Réparations et approvisionnements.....	63 49	310 37
	<i>A reporter.....</i>		23,624 68

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares dans le Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report.....</i>		23,624 58
	<i>Phare de Néguaç.</i>		
Wm. Morrison.....	Une année de salaire comme gardien.....	148 12	
	Réparations et approvisionnements.....	10 85	158 97
	<i>Phare du Cap Spencer.</i>		
G. Blacklock.....	Une année de salaire comme gardien.....	395 00	
	Réparations et approvisionnements.....	384 31	779 31
	<i>Phare de l'Île Sheldrake.</i>		
John McKay.....	Une année de salaire comme gardien.....	296 28	
	Réparations et approvisionnements.....	42 53	338 81
	<i>Phare de l'Île du Milieu.</i>		
David McEwen.....	Une année de salaire comme gardien.....	296 28	
	Réparations et approvisionnements.....	51 44	347 72
	<i>Phare flottant de Miramichi.</i>		
Geo. Rogers.....	Une année de salaire comme gardien.....	695 00	
	Réparations et approvisionnements.....	349 99	1,044 99
	<i>Sifflet d'alarme d'Escuminac.</i>		
Thomas Philips.....	Une année de salaire comme mécanicien.....	395 00	
	Réparations et approvisionnements.....	113 40	508 40
	<i>Sifflet d'alarme de Miscou.</i>		
Geo. McConnell.....	Bois et fret.....		48 60
	<i>Sifflet d'alarme de l'Île à la Perdrix.</i>		
James Wilson.....	Une année de salaire comme mécanicien.....	395 00	
	Réparations et approvisionnements, y compris une nouvelle chaudière, etc.....	2,777 80	3,172 80
	<i>Sifflet d'alarme du Cap Enragé.</i>		
W. S. Starratt.....	Une année de salaire comme mécanicien.....	395 00	
	Réparations et approvisionnements.....	362 12	757 12
	<i>Sifflet d'alarme de l'Île au Phoque Machias.</i>		
Alex. Eddy.....	Une année de salaire comme mécanicien.....	493 72	
	Réparations et approvisionnements.....	1,358 20	1,851 92
	<i>Sifflet d'alarme de Grand Manan.</i>		
James Tatton.....	Une année de salaire comme mécanicien, et pour payer l'assistant.....	695 00	
	Réparations et approvisionnements.....	857 91	1,552 91
	<i>A reporter.....</i>		34,186 23

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares dans le Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

	<i>Report</i>	\$ cts.	\$ cts.
			34,186 23
	<i>Sifflet d'alarme de la Pointe LePréau.</i>		
William Gallant	Une année de salaire comme mécanicien.....	444 36	
	Réparations et approvisionnements.....	2,546 64	2,991 00
	<i>Muir Ledge.</i>		
P. Carroll.....	Main-d'œuvre et passage des ouvriers.....	164 75	
C. G. Berryman.....	Quincaillerie, etc	57 35	
William Lewis.....	Fer et ouvrage de forgeron.....	26 74	
C. E. Harding	Bois de service.....	79 74	
George Helmes.....	Fret sur bois de serv., \$50.00; 15 jrs. d'attente, \$50	100 00	428 58
	<i>Phare du Havre au Castor.</i>		
Ezra Munro.....	Cinq mois et demi de salaire comme gardien.....	113 94	
	Réparations et approvisionnements.....	80 16	194 10
	<i>Havre de la Pointe Midjic.</i>		
George Helmes.....	Fret sur l'huile.....		9 00
	<i>Phare de la Baie Passamaquoddy.</i>		
James A. Clarke.....	A compte de salaire comme gardien.....	60 00	
	Réparations et approvisionnements.....	185 56	245 56
	<i>Phare de la Pointe du Sapin.</i>		
John Boyd.....	Trois mois de salaire comme gardien.....	20 00	
George Helmes.....	Fret sur l'huile.....	12 00	32 00
	<i>Havre de la Pointe de Marc.</i>		
George Helmes.	Fret sur l'huile.....	12 00	
Hill et Robinson.....	do	3 75	15 75
	<i>Phare du Quai Hillsborough.</i>		
Samuel Gross.....	Salaire comme gardien, du 11 mai '75 au 31 mars '76	44 32	
John Beatty	do do 1er avril au 30 juin '76.	18 75	
	Réparations et approvisionnements.....	16 47	79 54
	<i>Phare de l'Ile Musquash.</i>		
Bowes et Evans.....	Réservoirs d'huile.....		37 50
	<i>Phare de la Pointe Hendry.</i>		
Bowes et Evans.....	Réservoirs d'huile		18 50
	<i>Phare de Pokemouche.</i>		
William Taylor.....	Charriage d'huile.....		16 00
	<i>A reporter</i>		38,253 76

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares dans le Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

	<i>Report.</i>	\$ cts.	\$ cts.
			38,253 76
	<i>Compte général.</i>		
James Mitchell.....	Onze mois de salaire comme inspecteur des phares, du 1er juillet 1875 au 1er mai 1876.....	1,078 00	
do	Frais de route et déboursés.....	264 45	
Willis et Mott.....	Annonces.....	252 25	
S. B. Patterson.....	do	13 00	
T. McAvity et Fils.....	Ficelle.....	1 05	
John Walker et Cie.....	Lois de marine	2 75	
William Elder.....	Annonces.....	184 30	
D. McNee.....	Code de signaux.....	29 44	
W. et G. Watt.....	Paraffine, etc.....	119 52	
John Nugent.....	Charriage d'huile et approvisionnements.....	32 95	
W. T. Robinson.....	Emmagasinage de chaux et d'huile.....	91 50	
W. M. Smith.....	Inspection d'huile.....	5 50	
E. Graves.....	Recevoir l'huile	8 00	
R. et R. Call.....	Fret et charbon.....	69 44	
John McKee.....	Charriage de lanternes.....	14 40	
H. C. Milner.....	Balance de compte pour annonces	83 00	
J. Drake.....	Une année de loyer de l'entrepôt jusqu'au 1er mai 1876.....	50 00	
Barnes et Cie.....	Balance de compte pour annonces	65 12	
J. Mitchell.....	Payé pour fret, charriage, etc.....	63 48	
Jos. Miller.....	do charriage, frais d'express, etc.....	24 80	
J. B. Hannan.....	Louage de cheval et buggy.....	8 00	
J. R. Cameron et Cie.....	Cheminiées.....	14 50	
Fitzgerald et Cie.....	Huile, 15,746½ gallons : 4,100 gallons à 29½ cts. et 11,646½ gallons à 28½ cents.....	4,446 75	
Ellis et Armstrong.....	Annonces.....	179 00	
H. Chubb et Cie.....	Impression de relevés, papeterie, etc.....	126 37	
Jos. King.....	Louage de chaloupe.....	137 95	
Geo. Holmes.....	Fret	18 00	
Call et Millar.....	do	3 50	
Bowes et Evans.....	Réservoirs à l'huile, etc.....	130 11	
Cie. de télégraphe Union de l'ouest	Messages.....	117 24	
Adelaide Thomas.....	Neuf mois de salaire comme opérateur du télégraphe, Pointe LePréau	112 50	
Hevenor et Cie.....	Nouvelles lampes.....	4 50	
W. H. Thorne et Cie.....	Galon et quincaillerie	6 25	
R. Barbour.....	Peinture de chaloupe et frais de route des peintres, etc.....	46 90	
Jos. Wilson.....	Réparation aux pavillons, station des signaux.....	10 50	
Stitwell et Goggin.....	Lignes de pêche.....	0 52	
J. H. Harding.....	Frais de route.....	33 35	
John Morrissey.....	Charriage d'huile.....	4 75	
J. Johnston.....	Compte de frais de port des inspecteurs, etc.....	19 62	
R. P. et W. F. Starr.....	Charbon pour la station des signaux	7 81	
R. A. Smith.....	Compte des inspecteurs de télégraphe	26 52	
W. et J. Anslow.....	Impressions.....	17 55	
J. A. McLean.....	Annonces.....	17 50	
Aug. Quick.....	Câble	5 14	
J. A. Bowes.....	Annonces.....	51 75	
Sheraton, Fils et Cie.....	Huile de lin pour la station des signaux.....	38 50	
H. S. King et Cie.....	Abonnement au <i>Nautical Magazine</i>	4 89	
G. F. Sancton.....	Touage	5 00	
J. B. Longley.....	3 mois de sal. comme gardien de la stat. des signaux.....	120 96	
John Woodley.....	Deux chaloupes.....	90 00	
T. W. Anglin.....	Annonces.....	65 25	
J. R. Stone.....	Frais d'express sur becs à gaz.....	4 65	
E. Chanteloup.....	Bees à gaz circulaires.....	145 00	
G. W. Day.....	Impression de têtes de comptes.....	5 00	
Scammell Frères.....	Toile à voile pour la station des signaux.....	3 60	
Jos. King.....	Poêle transporté au nouvel entrepôt.....	7 00	
Robt. McCoy.....	Charriage d'huile	16 80	

A reporter.....

8,506 18

38,253 76

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares dans le Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

	<i>Report</i>	\$ cts. 8,506 18	\$ cts. 38,253 76
	<i>Compte général.—Suite.</i>		
Thos. Littlejohn.....	Quaiage.....	6 00	
C. Ross.....	Rames.....	12 00	
Receveur-Général.....	Taxe sur les salaires pour le fonds de retraite.....	201 64	
			8,725 82
	Dépense totale pour l'entretien des phares, etc.....		46,979 58
	<i>Goëlette "Ella G. McLean."</i>		
Alex. Duff.....	Tonnage et eau.....	42 75	
Wm. Quinn.....	Louage de chaloupe.....	3 00	
W. Cotter et Fils.....	Provisions, bœuf, etc.....	636 93	
C. G. Berryman.....	Paniers.....	13 00	
J. N. Purdy.....	Salaires comme capitaine du 1er juillet 1875 au 13 juin 1876.....	523 00	
do.....	Bordereau des officiers et de l'équipage.....	1,883 74	
T. B. Wilber.....	Epiceries.....	103 00	
J. E. Lingley.....	Tonnage.....	6 00	
Welsh Frères.....	Provisions.....	899 57	
C. E. Harding.....	Bois de construction.....	16 44	
Jas. Shea.....	Charbon.....	45 00	
J. N. Purdy.....	Dépenses contingentes, \$35,54 ; frais de route, \$20.....	55 54	
H. Chubb et Cie.....	Papeterie.....	23 47	
E. Ross.....	Rames.....	9 00	
John Walker et Cie.....	Câble, etc.....	28 70	
Adam Young.....	Tuyau en fer et réparation de lampes.....	13 13	
Lordly, Howe et Cie.....	Couvertures et couvertures de coussins.....	13 62	
R. Robertson et Fils.....	Grande voile neuve, misaine et foc, neufs.....	549 81	
Robertson, McLaughlin et Co.....	Huile, térébentine, vernis, chanvre, etc.....	64 02	
Sheraton, Fils et Cie.....	Préclart.....	11 98	
J. A. Peters.....	Bois de chauffage.....	1 12	
R. W. Ruggles.....	do.....	4 90	
R. Patchett.....	Réparation de chaloupes.....	3 90	
W. J. Davidson.....	Tonnage.....	4 00	
Wm. McFee.....	Réparation de l'ancre, etc.....	35 00	
McLaughlan et Wilson.....	Quaiage.....	16 50	
A. C. Smith.....	Médecines.....	6 95	
E. Gaskill.....	Bois de chauffage.....	1 75	
G. F. Smith.....	Câble, toile à voile, goudron, huile, ficelle, etc.....	153 98	
Aug. Quick.....	Quincaillerie, vernis, etc.....	58 61	
Leonard et Wetmore.....	Bois de construction.....	1 56	
T. McAvity et Fils.....	Quincaillerie.....	7 00	
			5,297 00
	BOUÉES ET BALISES.		
	<i>Campbellton.</i>		
Danl. O'Keefe.....	Réparation et posage des bouées.....		80 00
	<i>Récifs Quaco.</i>		
Drake.....	Poulies.....	20 70	
P. F. Green.....	Payé pour main-d'œuvre, posage de tourniquets, etc.....	337 50	
Hugh Belmore.....	Charte de la goëlette et pension des hommes.....	200 50	
T. McAvity et Fils.....	Chaux, huile d'olive, etc.....	5 15	
C. E. Harding.....	Bois de construction.....	7 38	
Jno. Walker et Cie.....	Câble, etc.....	27 85	
J. Harris et Cie.....	Main-d'œuvre.....	30 00	
			629 08
	A reporter		709 08

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares dans le Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report.....</i>		709 08
	<i>Old Proprietor Ledges.</i>		
J. Harris et Cie.....	Forage de fer et main-d'œuvre	165 32	
R. Fitzgerald	Menuiserie.....	8 88	
J. Drake	Poulies.....	24 80	
Allan Bros.....	Pompe.....	5 25	
P. F. Green	Payé pour main-d'œuvre.....	1,350 35	
Wm. Lewis	Ouvrage en fer.....	16 85	
T. McAvity et Fils	Plomb en lingot, ferronnerie, etc.....	17 87	
C. E. Harding	Bois de construction.....	23 27	
Geo. Williams	Cisailles, etc.....	14 00	
Jno. Walker et Cie.....	Câble, etc.....	171 87	
Hugh Belmore	Nolisement de la goëlette "Greyhound" et pension des hommes	827 00	
Guy Stewart	Louage d'un chaland.....	148 00	
Levi Young	Réparations aux outils.....	19 80	
Saml. Dixon	Louage de grément.....	98 50	
E. Gaskill	Quaiage.....	5 86	
			2,897 62
	<i>Dalhousie.</i>		
D. Steward	Placement et enlèvement de bouées.....	136 81	
Jas. Ritchie	do do	77 00	
			213 81
	<i>Petitcodiac.</i>		
Jno. Walker et Cie.....	Huile bouillie.....		5 20
	<i>Bouées de Grand Manan.</i>		
Walter Lane	Deux nouvelles bouées.....	210 00	
Pritchard et Fils	Chaîne.....	100 99	
Andrew Stanley	Fret sur bouées	5 00	
Jas. A. Pettis.....	Sondage et placement de bouées.....	20 00	
			335 99
	<i>Bathurst.</i>		
Jno. Ferguson	Placement de bouées.....	147 48	
P. J. Hatchie	Placement et enlèvement de bouées.....	126 38	
			273 86
	<i>Shippegan.</i>		
Wm. Taylor	Placement, etc., des bouées		188 30
	<i>Bouées de Hopewell.</i>		
Jos. McAlmon	Enlèvement et placement de bouées	86 50	
Pritchard et Fils	Chaîne.....	52 00	
T. McAvity et Fils	Peinture et huile.....	17 75	
			156 25
	<i>Caraquette.</i>		
G. B. Paulin.....	Enlèvement et placement de bouées.....	286 68	
Robert Young	Chaîne, fer, peinture, etc.....	96 33	
			383 01
	<i>A reporter.....</i>		5,163 12

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares dans le Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		5,163 12
	<i>Miramichi.</i>		
Jno. K. Keagle.....	Grattage et peinture.....	20 00	
Chas. Sargeant.....	Réparations et chaîne.....	179 78	
Mitchell Martin.....	Placement de bouées.....	80 00	
W. et G. Martin.....	Huile crue.....	4 05	
Alexander Caird.....	Pierre pour bouées.....	20 00	
Jas. Walls.....	Placement de bouées.....	28 00	
Angus McArchen.....	Enlèvement do.....	80 00	
Alexander Mills.....	Charriage do.....	6 00	
Henry Kelly.....	Réparations do.....	150 00	
Wm. Johnson.....	Ouvrage en fer, etc.....	63 00	
W. Muirhead.....	Chaîne, \$51.68; bois de construction, huile, peinture, etc., \$145.62.....	197 30	
			828 13
	<i>Richibouctou.</i>		
Jas. Jardine.....	Chaîne, etc.....	16 29	
do.....	Placement de bouées.....	179 94	
Jas. Long.....	Enlèvement do.....	73 00	
			269 23
	<i>Shemogue.</i>		
Jno. Avard.....	Placement, etc., de bouées.....		78 90
	<i>Cocaigne.</i>		
Thos. Irving.....	Placement et enlèvement de bouées.....		42 73
	<i>Néguac.</i>		
Jos. Breaise.....	Placement de bouées.....		29 00
	<i>Shédiac.</i>		
Placide White.....	Placement, etc., de bouées.....	91 50	
Geo. Donnelly.....	Réparations au quai.....	10 00	
			101 50
	<i>Rivière Shepody.</i>		
Walter Lane.....	Deux nouvelles bouées, etc.....	214 27	
Bowes et Evans.....	Chaîne-crampon galvanisée.....	2 50	
Wm. Lewis.....	Boulons en fer.....	29 87	
J. King.....	Placement de bouées.....	12 00	
Pritchard et Fils.....	Chaîne pour bouées.....	205 58	
			464 22
	<i>Havre de Dipper.</i>		
Wm. Lewis.....	Ouvrage en fer.....	10 40	
J. N. Purdy.....	Frais de route.....	11 20	
Wm. Whiton.....	Espars.....	14 60	
Wm. Quinn.....	Pierre.....	7 00	
Hugh Belmore.....	Fret.....	21 50	
			64 70
	<i>A reporter</i>		7,041 53

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares dans le Nouveau-Brunswick,
ete.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		7,041 53
	<i>Bouée-Cloche.</i>		
Jno. Sullivan	Payé pour main-d'œuvre.....	464 10	
Wm. Lewis	Ferronnerie et ouvrage de forgeron.....	438 66	
Alexander Duff.....	Remorquage.....	45 00	
N. T. Ames	Louage de chaland	1 30	
Pritchard et fils.....	Chaînes.....	15 80	
Alexander Yeats.....	Boulons en fer.....	26 08	
			990 94
	<i>St. André.</i>		
Jno. Batson	Placement et enlèvement de bouées.....		48 65
	<i>Pointe Reed.</i>		
Jos. Knowles	Compte du gaz, jusqu'au 1er mai 1876.....		83 51
	<i>St. George.</i>		
James McLeod.....	Enlèvement de bouées.....	24 00	
C. McDiarmid	do	38 00	
James Dick	Placement de bouées.....	198 10	
			260 10
	<i>Bouées de Dorchester.</i>		
C. E. Harding	Deux espars pour bouées.....	10 00	
J. McAlmon	Placement de bouées.....	10 00	
Clark et Stackhouse.....	Espars.....	12 06	
Reid et Stevenson	Pierre pour bouées	48 00	
Valentine Cole	Enlèvement de bouées.....	8 00	
Joseph King.....	Placement de bouées.....	32 00	
			120 00
	<i>St. Stephen.</i>		
Z. Chipman	Placement et enlèvement de bouées		106 15
	<i>Tracadie.</i>		
Alex. McDernan	Placement, etc., bouées.....	30 00	
F. Arceneaux	Chaîne et placement de bouées.....	14 00	
			44 00
	<i>Compte Général.</i>		
G. Fleming et fils	Douze nouvelles bouées en fer.....	530 00	
Robert McCoy	Charriage de bouées.....	6 00	
William Lewis.....	Ouvrage en fer.....	3 75	
Haden et Adams.....	Enlèvement de bouées.....	30 00	
M. Finnigan.....	Charriage de chaînes	2 00	
D. G. Smith.....	Annonces.....	2 40	
William Elder	do	6 00	
			1,580 15
			10,275 03

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares dans le Nouveau-Brunswick,
etc.—*Fin.*

SOMMAIRE.

Entretien des phares etc.....	\$46,979 58
do de la goëlette "Ella G. McLean"	5,297 00
do des bouées et balises	10,275 03

Dépense totale pour l'entretien des phares, etc \$62,551 61

WM. SMITH,

. *Député-Ministre de la Marine et des Pêcheries.*

JOHN TILTON,

Comptable.

ANNEXE No. 4.

RAPPORT DE L'AGENT DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES DANS LA NOUVELLE-ÉCOSSE, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1876.

AGENCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE,
HALIFAX, 25 nov. 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un état détaillé des dépenses faites par cette division de votre département pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876, et de faire le rapport suivant sur les opérations générales de cette agence depuis la date de mon dernier rapport jusqu'à ce moment.

Les comptes accusent une dépense de \$272,725.84, soit \$71,117 de plus que l'année dernière. Cette augmentation est principalement imputable aux phares, au service des côtes et aux vapeurs fédéraux; ce dernier service comprend les frais des steamers *Lady Head* et *Newfield*.

L'approvisionnement de tous les phares et sifflets d'alarme de la province ainsi que de ceux du Nouveau-Brunswick sur la Baie de Fundy, a été fait par le *Newfield* et n'a commencé que très-tard, attendu que les réparations dont ce steamer avait besoin n'ont pu être terminées que vers la fin de juin. Le 26 de ce mois le *Newfield*, portant une cargaison complète d'huile et de provisions ainsi que 600 tonnes de charbon de Spring Hill, partit de Halifax pour les phares de l'ouest. Il avait aussi à bord trois bouées-cloches en fer, l'une pour remplacer la bouée du récif Trinité qui avait besoin de réparations, une autre pour être mouillée sur le Rocher Brézil, et la troisième pour indiquer le brisant de l'île aux Églantiers. Il revint à Halifax le 10 septembre, après avoir débarqué des provisions aux stations de phares, et 623 tonnes de combustible à celles des sifflets d'alarme. Il mouilla aussi les bouées dont il vient d'être question et débarqua au Cap de Sable le sifflet d'alarme, la chaudière et le mécanisme dont cette station avait besoin et qu'il avait pris à St. Jean, N.-B.

Après son retour à Halifax, le *Newfield* fut employé à l'approvisionnement des phares de l'est et de l'île de Sable, et il continue encore ce service à l'heure qu'il est. Ses pérégrinations se trouvent notées d'une manière plus circonstanciée dans l'article *Steamers fédéraux*.

PHARES ET SERVICE DES CÔTES.

Des réparations plus ou moins considérables ont été faites, depuis mon dernier rapport, aux stations suivantes :—

Ile Amet.

Les réparations à faire au mur de soutènement qui se trouve autour de l'île commencèrent l'automne dernier et furent terminés le 23 octobre 1876; le mur reçut une nouvelle couche de ciment sur toute sa longueur qui est de 1,388 pieds; on employa 94 verges cubes de pierre et 950 barils de ciment pour le réparer. Le contrat fut octroyé à MM. D. et A. Campbell, de Tatamagouche, pour \$3,995, plus \$4 par verge cube pour toute la nouvelle pierre nécessaire, le département fournissant le ciment. Bien que le mur ait été construit d'après devis et que les travaux aient été parfaitement bien exécutés, il faudra encore faire quelque chose pour le garantir totalement contre l'action de la gelée. Actuellement il y a, entre le mur et le sol de l'île, un espace qui dans les gros temps est exposé à être rempli par l'eau, laquelle, gelée, peut endommager considérablement le mur. On pourrait prévenir ce malheur et empêcher que le mur soit miné, en

remplissant l'espace de pierre et de terre et en donnant au mur la forme d'un talus ; de cette manière on prévendrait les dangereux effets de la gelée et on formerait un terrassement qui protégerait le mur. Je recommande fortement qu'on prenne des mesures pour exécuter ces travaux, sans lesquels, je le crains, une bonne partie des dépenses qui ont été déjà faites seraient perdues.

Les entrepreneurs ont présenté une réclamation pour pertes qu'ils auraient éprouvées par suite du retard qui a été apporté dans la livraison du ciment l'automne dernier. Le département s'occupe actuellement de cette réclamation.

Annapolis.

Le gardien de cette station fait rapport que, le 25 juin, le phare fut deux fois frappé par la foudre, et le pont une fois. La foudre frappa d'abord le flanc occidental de la tour, déchirant les lattes et le plâtre de la chambre qui se trouve au-dessous de la lanterne ; la seconde fois elle frappa l'angle sud-est où le logement se rejoint à la tour, et de là, entrant dans l'une des chambres, le fluide détruisit le lattage et le plâtre, et arracha une partie des clous. Les dommages ont été réparés.

Argyle.

Le phare a été peinturé : le logement, qui faisait eau, a été recouvert en bardeaux et complètement réparé. Un réservoir en briques cimentées avec du mortier a été construit, et une chaloupe fut donnée à la station.

Ile de Betty.

L'appareil tournant, qui ne fonctionnait pas bien, a été réparé et on a mis un nouvel engrenage. Le machiniste qui a exécuté ces travaux fait les remarques et recommandations suivantes :

Il recommande que là où une révolution complète doit être faite une fois seulement en trois ou quatre minutes, les engrenages qui font mouvoir la plate-forme de la lampe soient d'un diamètre égal, la vitesse étant régularisée par le modérateur et les poids. Actuellement ils sont de deux à un, ce qui diminue la vitesse du mécanisme, et, avec la plus légère friction supplémentaire, surtout dans les temps froids, la révolution de la lanterne est sujette à être arrêtée. L'appareil actuel fait bien quand une révolution doit être opérée en n'importe quel espace de temps ne dépassant pas deux minutes. Il dit aussi que le timon de la roue est fait avec du mauvais acier, qui n'est pas assez dur pour résister à l'usure.

Ile du Castor.

Une nouvelle lanterne et un appareil tournant ont été fournis à cette station ; ils proviennent de la manufacture de M. E. Chanteloup, de Montréal. La lanterne est en fer de 10½ pouces de diamètre, et elle a 12 côtés garnis de vitres laminées de 33 x 60 x ⅜ pouces. Pendant l'installation de la nouvelle lanterne, le feu n'a pas cessé de briller ; la vieille lanterne fut changée de place et mise sur un échafaud temporaire construit dans ce but en attendant la confection du nouveau pont. Les travaux furent terminés, le nouvel appareil tournant et les lampes installés et allumés le 15 octobre. A cette station le feu est blanc, tournant, faisant une révolution complète toutes les deux minutes, et était auparavant fourni par 3 lampes A avec réflecteurs de 12 pouces alignés dans un demi-cercle de fer. Les nouvelles lampes sont à grands bees circulaires et munies de réflecteurs de 20 x 12½ pouces ; trois lampes avec réflecteurs sont placées à chaque extrémité d'un bras de fer, et la pendule faisant une révolution toutes les quatre minutes fait que la lumière projette son plus vif éclat toutes les deux minutes. Les remarques qui ont été faites au sujet de l'appareil tournant de l'Ile Betty s'appliquent également à cette station. Des capitaines de navires m'ont appris que depuis le changement la force et l'éclat de cette importante lumière sont beaucoup plus considérables.

Iles aux Oiseaux.

Une chaloupe a été fournie à cette station.

Pointe du Rocher Noir.

L'allonge pour cuisine, dont la construction avait été autorisée l'année dernière, a été terminée.

Bon Portage.

Le logement a été recouvert en bardeaux, le toit réparé, et on a fait des chambres dans le second étage. On a fait un chemin du débarcadère à la maison, confectionné un brise-lames et un débarcadère.

Cap de Sable.

Le phare a été peinturé et on a fait quelques petites réparations aux bâtisses.

Havre de Canso.

Le pont a été recouvert de toile à voiles et peinturé pour prévenir les voies d'eau.

Cap Nord.

On a donné une chaloupe au gardien et on a un peu réparé le chemin

Cap Ste. Marie.

L'appareil tournant a été réparé.

Ile du Caribou..

La bâtisse a été peinturée et on l'a munie d'échelles.

Chebucto Head.

Des réparations ont été faites aux cheminées, et l'on a remplacé les murs de fondation pour mettre la maison à l'épreuve de la gelée.

Pointe de l'Eglise.

L'allonge faite à la tour pour y loger le gardien a été terminée, et le phare peinturé.

Ile aux Œufs.

Le phare a été peinturé.

Ile Flint.

Une chaloupe a été placée ici.

Grands Défilés.

La tour a été badigeonnée et réparée.

Ile Verte.

Les travaux commencés l'année dernière ont été terminés. Cette station aura encore besoin de nouveaux travaux l'année prochaine.

Ile de George.

Une chaloupe a été fournie ici.

Guysboro.

Le phare a été peinturé.

Harre d'Isaac.

Actuellement le feu est rouge fixe et on nous a dit qu'il ne donne pas satisfaction, n'étant pas vu à une distance suffisante de la côte. C'est pourquoi nous avons décidé de changer son caractère, de faire d'une lumière rouge fixe deux lumières blanches à 20 pieds l'une de l'autre. Ce changement sera effectué l'été prochain. On a creusé un puits à cette station.

Ironbound.

Une chaloupe a été fournie et le phare peinturé.

Ile du Jersiais.

Les douves et les bardeaux ont été reclusés ; on a mis du nouveau plomb entre la cuisine et la tour, une nouvelle corniche autour des bâtisses et des fenêtres ; le pont a été recouvert avec de la toile à voiles et les bâtisses ont subi des réparations complètes.

Ile de Kidston.

On a fourni une chaloupe, creusé un puits et fait quelques petites réparations.

Liscomb.

Le phare a été peinturé.

Little Hope.

Phare peinturé, appareil tournant mis en ordre et réparations faites au débarcadère. Ayant appris que le brise-lames avait été quelque peu endommagé, nous avons envoyé quelqu'un pour le réparer si les dommages sont légers ou pour constater ce qu'il faudra pour le remettre tout-à-fait en ordre.

Liverpool.

Phare peinturé et chemin réparé.

Pointe Basse

Une nouvelle lanterne a été envoyée à Sidney ; elle sera installée et des réparations seront faites à la bâtisse le printemps prochain.

Meteghan.

Les escaliers ont été changés et la plate-forme prolongée.

Baie Mahone.

Chaloupe fournie, le phare et le logement peinturés. La jetée exhaussée et le chemin conduisant au débarcadère réparé.

Margaree.

L'ancien gardien a reçu \$150 pour améliorations faites aux bâtisses; la maison a été peinte, le pont et la tour réparés.

Baie de Marguerite.

Quelques autres travaux ont été faits au débarcadère.

Ile de Moser.

Phare et dépôt d'huile réparés et peints.

Grève de Meagher.

Les travaux qui protégeaient la grève à cette station et qui se détérioraient rapidement ont été terminés l'automne dernier; ils ont fort bien résisté aux tempêtes de l'hiver et du printemps. Ils ont pleinement rempli le but pour lequel on les avait exécutés, et ils n'ont pas été faits trop tôt. Le gardien dit que pendant une récente tempête du sud, n'eussent été les pilotis, un ébranlement aurait eu lieu dans la partie étroite de la grève, le logement aurait été emporté et le havre détruit. Les pilotis auraient besoin d'un nouveau ballastage qui devrait être fait l'été prochain. Le sommet des pilotis a été recouvert de goudron.

Sur le côté sud de la tour de pierre qui fait face à la mer on a fait une construction dans laquelle est placée une cloche d'alarme mue par un mécanisme et qui fait entendre sept coups toutes les minutes. Cette cloche sera sans doute d'un grand service pour les navires entrant dans le port par les temps de brume.

Pointe de McKenzie.

Un logement pour le gardien de cette station vient d'être terminé. Le contrat fut accordé à M. Neil W. McKenzie pour la somme de \$900. La maison se trouve à une courte distance de la tour du phare; elle ajoute beaucoup au confort et aux avantages de la station.

Ile du Nègre.

La tour a été peinte.

Canso nord.

Quelques réparations ont été faites.

Ile Ouetique.

On a creusé un puits auquel on a fait un mur de pierre, et le gardien a reçu une chaloupe.

Parrsboro.

De nouvelles réparations ont été faites au brise-lames; il en faut encore beaucoup d'autres pour protéger complètement la grève. Le besoin d'un réservoir se fait aussi vivement sentir, car le gardien ne peut se procurer de l'eau qu'à une grande distance et qu'avec beaucoup d'inconvénients.

Pointe de Peggy.

Le phare a été peint.

Pictou.

Le brise-lames a été réparé. Une nouvelle lanterne sera installée à la clôture de la navigation.

Ile Pictou.

Un incendie eut lieu à cette station ; le gardien en fait le rapport suivant :

“Le soir du 19 avril j'allumai les lampes à l'heure ordinaire, immédiatement après le coucher du soleil. A 10½ heures je fis, comme d'habitude, l'inspection des lampes avant de me mettre au lit : tout était en ordre. A minuit, quelques minutes avant le temps fixé pour la visite des lanternes, je fus éveillé par le bruit d'une forte explosion suivie de plusieurs autres. Je me précipitai dehors et j'aperçus la lanterne en flammes. Après une vingtaine de minutes d'efforts, nous réussîmes à nous rendre maîtres du feu, bien qu'au début nous n'en eussions guère l'espoir. Toutes les lampes sont détruites, la fenêtre brisée, le ventilateur renversé, le plateau brûlé et la boiserie réduite en cendres. Le cuivre qui recouvrait le plancher est aussi détruit. Un morceau de la lampe qui fit explosion fut jeté, à travers la fenêtre, à une distance de 40 verges : il pesait 3 livres.”

Les dommages ont été promptement réparés, et le phare fut remis en opération le 28 avril.

Pointe Tupper.

Le puits a été approfondi et a reçu une nouvelle couche de pierre.

Port Williams.

Des réparations générales ont été faites.

Port Mouton.

Un puits a été creusé et muré ; on a réparé le quai au pied du chemin de fer à rail plat qui avait été beaucoup endommagé au mois de novembre 1875.

Port Hébert.

La tour a été peinte.

Pointe Aconi.

Quelques réparations.

Sambro.

Le logement du gardien a été réparé, et quelques-unes des chambres ont reçu une nouvelle couche de plâtre.

Shelburne.

Des réparations considérables et importantes ont été faites à cette station. La partie du logement construite en 1835 a été dégarnie à l'intérieur et à l'extérieur, et totalement reconstruite. Une allonge a été également construite en arrière, et l'on a réparé le mur de la cave. Un plancher a été posé dans le soubassement du phare et on a fait quelques autres réparations à la bâtisse. La lanterne a été peinte, l'égoût ouvert et nettoyé. Il reste à faire quelques peintures et réparations aux bâtiments, ce qui pourra être exécuté l'année prochaine.

Havre Shelburne.

On a fait une clôture autour de la propriété du phare.

Baie Tor.

Une chaloupe a été fournie.

Westport.

Une chaloupe a été également fournie à cette station.

Whitehead.

Plancher posé dans le phare, châssis-doubles fournis, logement et dépôt d'huile peints.

Yarmouth.

Peinturage et légères réparations.

BATEAU-PHARE.

Barrington.

Ce bateau a été peinturé.

SIFFLETS D'ALARME

Des sifflets d'alarme sont actuellement en opération aux stations suivantes de ce district :

Ile au Phoque.
Ile aux Eglantiers.
Yarmouth,
Digby, sur la pointe Prim,
Cap d'Or,
Sambro,
Ile aux Atocas,
St. Paul,
Ile de Sable, pointe occidentale,

auxquelles on peut ajouter celle du Cap de Sable où le sifflet d'alarme est sur le point d'être terminé, mais n'est pas encore en opération.

La chaudière du sifflet de l'Ile aux Eglantiers avait fait eau et fut, après inspection, condamnée et remplacée par une autre qui avait été prise l'année dernière à la station de Yarmouth et complètement réparée.

Des réparations considérables ont été faites, dans le cours de l'année, aux chaudières des sifflets de l'île aux Atocas et de l'île de Sable ; pour cela on a dû employer des mécaniciens de Halifax.

Le 19 juin, le sifflet d'alarme de la pointe Prim, Digby, fut détruit par un incendie qui se déclara vers six heures du soir et qui prit naissance dans la cheminée. Tous les efforts tentés pour vaincre l'élément destructeur furent vains, et la bâtisse fut réduite en cendres. La chaudière tomba de son lit dans le réservoir, entraînant dans sa chute la machine, la pompe à vapeur, etc. La machine et la pompe sont devenues tout-à-fait hors de service, mais on a pu réparer la chaudière assez pour s'en servir temporairement. Tous les ouvrages en cuivre, les soupapes du sifflet, etc., furent détruits, ainsi que les fondations de la chambre de la machine et le hangar affecté au combustible. Sur l'ordre de M. W. M. Smith, un hangar en planches brutes fut construit, la chaudière réparée ; la machine et la pompe à vapeur de la chaudière destinées au Cap de Sable furent transportées de St. Jean à la station de Digby et mises en rapport avec la chaudière, et le sifflet fut remis en opération le 31 juillet.

Comme la disposition de ce sifflet n'était que temporaire, il fallut songer à avoir une nouvelle chaudière et une maison pour la machine.

Des soumissions furent demandées, à St. Jean et à Halifax; le contrat de la chaudière fut accordé à MM. Fleming et fils pour la somme de \$1,000, et celui de la maison de la machine à M. Daniel W. Clark pour \$1,749.

La maison a 25 pieds carrés à l'intérieur, les côtés et le plancher sont recouverts en brique, et elle repose sur des fondations de pierre. À l'une des extrémités l'on a construit un hangar à charbon de 16 pds. 1 pc. x 24 pds. 8 pes., avec poteaux de 11 pds. 8 pes. Le réservoir a 10 x 10 x 10 pieds, et le toit est recouvert en ardoise. La bâtisse est presque terminée, et, après son achèvement, la chaudière sera mise en communication avec la machine sans interrompre le fonctionnement de l'alarme.

SIFFLET D'ALARME DE L'ÎLE SAMBRO.

Latitude 44° 26' 11" N.; Longitude 63° 33' 30" O.

Le sifflet se trouve sur le côté sud de l'île Sambro, côté occidental de l'entrée du havre de Halifax, et à environ 90 pieds au-dessus des hautes eaux. Dans les gros temps, brouillards et tempêtes de neige, il se fait entendre comme suit: un coup de dix secondes toutes les minutes, avec un intervalle de cinquante secondes entre chaque coup.

Le sifflet a été mis en opération le 16 octobre 1876, et à partir de ce jour-là le canon, qui avait l'habitude d'être tiré dans les gros temps et les brumes, a cessé de se faire entendre.

Je disais dans mon rapport de l'année dernière que des travaux considérables étaient en voie d'exécution, à cette station, pour établir et entretenir un sifflet d'alarme à vapeur devant remplacer les canons dont on se servait pendant les mauvais temps. La chaudière et la machinerie ont été construites par MM. Fleming et fils pour \$7,250, et le contrat des bâtisses a été donné à M. Jacob Bowser pour \$4,854. Indépendamment de ces travaux, grand nombre d'autres ont été exécutés pour préparer un bon débarcadère et un chemin à rail plat pour le transport du combustible et de l'eau condensée à la maison du sifflet.

Sur le côté sud du petit bras de mer qui offre un havre sûr aux bateaux et navires d'un faible tirant d'eau, on a construit une maison appelée Maison Évaporatoire. Cette bâtisse mesure à l'extérieur 48 pds. 10 pes. x 15 pds. 6 pes., avec poteaux de 13 pds, repose sur une fondation en solide maçonnerie de granit, et est recouverte en briques. Elle est divisée en deux chambres, une pour la machine et l'autre pour le combustible. Sous la chambre de la machine il y a un puits bordé de briques, de 18 x 6 pieds et ayant 5 pieds de profondeur à l'intérieur. La plus grande partie de cette chambre a un plancher en briques; elle contient une chaudière et une machine, un condensateur et une pompe puissante.

Le principal approvisionnement d'eau fraîche pour la chaudière du sifflet d'alarme à vapeur est condensé dans la maison évaporatoire. Ici le réservoir se remplit; ensuite l'eau est pompée à travers des tuyaux en cuivre et déchargée dans le grand réservoir de la maison du sifflet. La chambre du combustible mesure 12 x 15 pieds 6 pces à l'intérieur. En outre un hangar à charbon a été construit tout à côté; il pourra probablement contenir une centaine de tonnes de charbon.

La maison du sifflet est située au sommet de l'île, à l'endroit même où était autrefois la maison de la trompette. Elle a 27 pds. 6 pes. carrés à l'intérieur et 12 pieds de hauteur. Elle repose sur une solide fondation de granit, les murs et le plancher sont recouverts en briques. Dans cette bâtisse on a construit un grand réservoir en briques de 11 x 16 x 10 pieds à l'intérieur, qui reçoit l'eau condensée pompée de la maison évaporatoire; cette eau arrive au réservoir par des tuyaux en cuivre placés dans une boîte et entourés de sciure séchée; la boîte est enfoncée dans une tranchée et une couche de terre la recouvre pour prévenir la congélation; le tuyau de cuivre a une longueur d'environ 300 pieds. La maison du sifflet et la maison évaporatoire ont des toits en fer galvanisé que le département a acheté de M. Isaac Dixon, fabricant, de Liverpool, Angleterre. La maison de la trompette a été placée à côté de celle du sifflet et sert de hangar à charbon; sa porte est tout près de la fournaise de la chaudière. On a fait reposer la bâtisse sur une fondation de granit, solidifiée les côtés et le plancher et couvert le toit en fer galvanisé.

Un bon quai fait en bois solide et rempli de pierre a été construit tout près de la maison évaporatoire, et le roc vif qui se trouvait là a été enlevé pour permettre aux navires de venir y aborder. Sur ce quai on a installé une grue avec foc pour haler le charbon des navires et le placer dans les chars sur le chemin à rails plats. Ce chemin à rails plats a été construit sur des appuis en bois solidement boulonnés au roc, et par une inclinaison d'un pouce monte par les flancs de la falaise jusqu'au sommet où une plate-forme tournante a été construite. Semblable chemin est fait depuis la plate-forme tournante sur une légère inclinaison en descendant jusqu'au hangar à combustible près de la maison du sifflet. Les chars roulent sur des rails de fer.

Le char à charbon est traîné sur le chemin à rails plats au moyen d'un câble de fer tournant sur une roue de fer placée en arrière de la plate-forme tournante—la force motrice est fournie par un engrenage se reliant à la machine qui se trouve dans la maison évaporatoire. Son poids transporte le char de la plate-forme tournante au hangar à combustible où, après avoir déchargé son contenu par un fond mobile, il peut être poussé en avant par la main.

Les arrangements faits pour transporter le charbon, condenser l'eau et la forcer dans le réservoir de la maison du sifflet ont donné pleine satisfaction. Les travaux exécutés au quai, au chemin de fer et au hangar à combustible l'ont été par M. E. Moseley d'après des plans préparés par lui-même et approuvés par le département. La chaudière et les machines ont été installées par M. Mason qui a aussi arrangé l'engrenage de halage pour le charbon, les chars, etc.

Les bâtisses et la machinerie ont été finalement inspectées par M. W. M. Smith le 13 novembre, et le Département en a pris possession.

Nul doute que cette station va consommer une grande quantité de combustible. M. Smith est d'avis que l'on pourrait effectuer une économie notable en reliant ensemble, au moyen de tuyaux de fer galvanisé, le puits qui se trouve dans le logement du gardien et le réservoir de la maison évaporatoire. Je recommande l'adoption de ce plan. Les frais qu'il entraîne ne peuvent être considérables, et l'on économiserait énormément le combustible.

M. James Skinner a été nommé mécanicien de cette station. Il aura besoin d'un adjoint, car il y a deux chaudières et machines à surveiller pendant les temps de brume.

SIFFLET D'ALARME DU CAP DE SABLE.

La chaudière et la machinerie pour cette station furent construites par MM. G. Fleming et fils, de St. Jean, N.-B., pour la somme de \$2,700 stipulée au contrat; elles furent transportées au Cap de Sable par le steamer *Newfield* et installées sous la contrôle de M. Christie. La maison du sifflet est en tout semblable à celle de Sambro, doublée en briques, toit en fer galvanisé et réservoir de mêmes dimensions. Indépendamment de la maison du sifflet, on a construit, à l'une des extrémités, un hangar à combustible, de 25 pieds de longueur sur 16 de largeur, avec soliveaux de 11 pds. 8 pes. et toit en pente. Un réservoir circulaire en bois a été construit également; ses dimensions sont 28 pieds de diamètre et 10 pieds de profondeur à l'intérieur. Ce réservoir a une inclinaison à l'extérieur, le diamètre intérieur du sommet étant de 27 pieds 8 pouces, et celui du fond 24 pieds 4 pouces. Il est enfoncé dans la terre avec la surface de laquelle son bord est de niveau. Le réservoir est recouvert avec des madriers d'épinette de 3 pouces sur lesquels repose une couche de 6 pouces de terre recouverte de gazon.

Une tranchée est pratiquée depuis la maison jusqu'au réservoir; elle a une longueur d'environ 300 pieds, une profondeur de 4 pieds 6 pouces, et un tuyau en fer galvanisé de 2 pouces est placé au fond recouvert avec du ciment de Portland, puis 6 pouces de terre tassée le recouvrent, puis encore la tranchée est remplie de terre et recouverte de gazon. Une extrémité du tuyau est reliée au réservoir à 6 pouces du fond, et l'autre à la maison de la machine.

Le contrat pour l'exécution de ces travaux fut donné à M. H. Chute pour la somme de \$4,500; les travaux sont terminés, et la bâtisse ainsi que la machinerie seront bientôt prêts pour le service.

On a jugé nécessaire de pratiquer un fossé pour empêcher l'eau salée d'avoir accès

au réservoir. Ce fossé a une longueur d'environ 300 pieds et une profondeur de 2 à 3 pieds ; au centre on a mis une porte pour assécher l'eau de surplus : elle est construite de telle sorte qu'on peut la fermer à volonté. Ces travaux ont été exécutés par le même entrepreneur moyennant \$250.

Le charbon à l'usage du sifflet du Cap d'Or a été fourni par une goëlette nolisée dans ce but et vient de Spring Hill, Dorchester, N.-B.

PHARE DE L'ÎLE DE GEORGE.

Lat. 44° 38' 30" N. ; Long. 63° 33' 20" O.

Ce phare a été mis en opération le 15 janvier 1876. Il est situé sur le côté ouest de l'île de George, dans le havre de Halifax. La bâtisse est en bois, carrée, 21 pieds de hauteur ; elle est peinte couleur drabe, et le sommet de la lanterne est noir. Elle a été construite par M. Thomas Halliwell pour \$1,300.

Il y a deux lumières blanches fixes, à 20 pieds l'une de l'autre ; la plus haute est à 50 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux. Toutes deux font face à la mer vers le sud et au havre vers le nord. De l'ouest la lumière supérieure seule peut être vue. L'appareil d'éclairage se compose comme suit : trois grandes lampes à mèche plate avec réflecteurs de 17 pouces et une lampe B avec réflecteurs de 12 pouces.

Ce phare a pour but de guider les navires qui entrent dans le havre de Halifax ou qui en sortent, dans le chenal à l'ouest de l'île. Les navires entrant dans le havre en passant par Mcagher's Beach se tiendront à bâbord de ce phare, et, après l'avoir passé, pourront mouiller dans n'importe quelle partie du havre.

M. Robert Ross, sapeur au Génie Royal, a été nommé gardien de ce phare le 18 janvier 1876, avec un salaire de \$150 par année.

PHARE DE LA BAIE TOR.

Lat. 45° 11' 34" N. ; Long. 61° 18' 35" O.

Ce phare a été allumé pour la première fois le 10 avril 1876. Il est situé sur la pointe orientale de Berry Head, côté ouest de l'entrée de la baie Tor, comté de Guys-boro, et a pour but de guider les navires dans la baie.

La tour est une construction carrée en bois, ayant 36 pieds de la base au sommet ; un logement pour le gardien y est adjoint. La tour est peinte en blanc avec bandes verticales rouges, et le sommet de la lanterne est peint en noir.

La lumière est fixe, rouge du côté de la mer et blanche dans la direction du nord vers la baie ainsi que vers le havre Mélasses, et est à 51 pieds au-dessus des hautes eaux.

La lanterne est en fer et a 9 pieds de diamètre ; elle a dix côtés garnis de verre poli de 36 x 28 x $\frac{3}{8}$, et la lumière est fournie par de grandes lampes à bec circulaire munies de réflecteurs.

La bâtisse a été construite par M. James McDonald pour la somme de \$1,525. Cette somme comprend la construction d'un dépôt à l'huile de 12 x 16 pieds avec soliveaux de 8 pieds, ainsi que d'une clôture autour de la propriété du phare.

M. Joseph Delorey a été nommé gardien, avec un salaire de \$250 par année.

ÎLE GUION.

On vient de terminer la construction d'une tour, d'un logement et d'un hangar à l'huile sur l'île Guion, côte orientale du Cap-Breton. Le contrôleur est à en faire l'inspection avant que le département prenne possession de ce phare. La lanterne est en fer, a 9 pieds de diamètre et 12 côtés garnis de verre poli de 60 x 30 x $\frac{3}{8}$ pouces.

Le feu sera blanc et tournant ; 8 lampes No. 1 à bec circulaire avec réflecteurs de 22 pouces ont été fournies, ainsi que 4 lampes de rechange. J'en donnerai de plus amples détails lorsque le phare sera en opération, bien probablement au commencement du printemps.

PHARE DE LA HAVE.

Une tour, avec logement pour le gardien et dépôt pour l'huile, a été construite sur la pointe du Fort, côté occidental de la rivière La Have, dans le comté de Lunenburg. Le contrat en a été donné à M. Dean Wile pour \$1,100 ; les travaux furent terminés

au mois d'octobre, et le phare sera probablement mis en opération le printemps prochain à l'ouverture de la navigation.

La tour est munie d'une lanterne en fonte de $5\frac{1}{4}$ pieds, ayant six côtés garnis de verre poli de $36 \times 30 \times \frac{3}{8}$ pouces, de trois lampes No. 1 à mèche plate avec réflecteurs de $16 \times 5\frac{5}{16}$ pouces, et d'une lampe No. 2 à bec circulaire avec réflecteurs de même dimension.

PHARE DE PETIT DE GRAT.

Une tour et un logement y attenant ont été construits à l'île de la Grande Pêche, bras de mer Petit de Grat, comté de Richmond, C. B. Le contrat fut donné à M. Colin Chisholm pour la somme de \$1,230, et les travaux sont à peu près terminés. Le contrat comprend aussi la construction d'un dépôt d'huile.

A part la lanterne installée sur l'île du Castor, de nouveaux appareils d'éclairage et lanternes ont été reçus; ils seront installés aux différentes stations l'année prochaine, et j'en parlerai spécialement dans mon prochain rapport.

47,527 gallons d'huile ont été fournis à cette agence, l'année dernière, par MM. Fitzgerald et Cie., en vertu d'un contrat pour la somme de 27 cents le gallon. Cette huile et celle fournie l'année dernière n'ont pas donné satisfaction à tous les gardiens de phares. Ils se plaignent qu'elle encroute les mèches, noircit les cheminées, et qu'en hiver surtout il est fort difficile d'en obtenir une bonne lumière. L'huile ne paraît pas être d'une qualité uniforme, car tandis qu'elle est bonne à quelques stations, à d'autres elle est presque inserviable. D'après l'expérience acquise dans cette agence, je crois l'huile américaine bien supérieure à l'huile canadienne et de nature à fournir une bien meilleure lumière.

BOUÉES ET BALISES.

Il y a, dans cette province, six bouées-cloches en fer.

Une est à l'ancre aux Sœurs, près Sambro.

“ “ sur la batture Trinité, Baie de Ste. Marie.

“ “ au brise-lames Nord-Ouest, Ile aux Eglantiers.

“ “ au Rocher Brézil.

Une qui devait être mouillée au large de l'île Jean, près Pubnico, est arrivée trop tard pour être transportée par le *Newfield*.

Et la sixième est tenue en réserve comme bouée de rechange pour remplacer celle qui pourrait être emportée à la dérive ou endommagée d'une autre manière. Cette bouée est celle qui fut amenée du récif de la Trinité et réparée par MM. Burritt et Johnson, Yarmouth.

Une axe avec cage a été placée sur le récif de la Vache vis-à-vis la côte de la Grande Ile de l'entrée septentrionale du Grand Passage.

Les bouées des différents havres ont été entretenues comme à l'ordinaire, et on en a ajouté d'autres aux endroits qui en avaient besoin. De nouvelles bouées ont été placées dans la baie Mahone, Port Medway, Arichat Ouest, Petit de Grat, rivière Ste. Marie et sur plusieurs autres points importants.

Les nominations et changements suivants ont été faits depuis mon dernier rapport parmi les gardiens de phares :

Cap George, comté de Richmond.

M. Norman Murray, nommé gardien le 3 août, avec un salaire de \$200 par année.

Baie Tor.

M. Joseph Delorey, nommé gardien le 10 avril 1876, avec un salaire de \$250 par année.

Ile de George.

M. Robert Ross, sapeur au Génie Royal, fut nommé gardien, le 18 janvier 1876, avec un salaire de \$150 par année.

Pictou.

M. John D. Lowden fut nommé gardien le 1er avril 1876 avec un salaire de \$400 par année, en remplacement de M. H. B. Lowden, mis à la retraite.

Havre du Pays.

M. Alexander Foster fut nommé gardien le 5 octobre en remplacement de son père W. B. Foster, décédé.

Sambro.

M. Joseph Gilkie s'est noyé le 1er mars 1876 en se rendant de la terre ferme à l'île; depuis, son frère, M. Alfred Gilkie fut nommé pour le remplacer.

Scatterie.

Le salaire du gardien de cette station a été fixé à \$500 par année.

Ste. Anne.

M. Angus B. Morrison nommé gardien le 17 janvier 1876, en remplacement de M. John Morrisson, décédé.

Ile de Sable.

Les naufrages suivants ont eu lieu sur l'Ile de Sable depuis mon dernier rapport : Dans la soirée du 15 avril 1876, vers 7.30 heures, le navire *Neptune*, de la ligne Black Ball de New-York, capitaine Spencer, allant de Liverpool à New-York, avec une cargaison générale, toucha, pendant une forte brume, la côte sud de l'île, presque vis-à-vis la station de la pointe de l'est. Tous les efforts du commandant et de l'équipage furent faits pour le déséchouer, et comme la mer menaçait de l'engloutir, ordre fut donné de descendre les chaloupes. Deux furent défoncées, mais on réussit à en mettre trois à la mer. Vers 4 heures du matin, le navire étant rempli d'eau, les trois chaloupes s'éloignèrent. Deux d'entre elles, commandées par le premier et le troisième officier, atteignirent le rivage et tous ceux qui les montaient mirent pied à terre, sauf un matelot qui se noya en débarquant. La chaloupe du capitaine contenait quatorze personnes, y compris sa femme et quatre enfants dont le plus vieux avait six ans et le plus jeune huit mois. Cette chaloupe, en essayant de gagner le nord, fut emportée vers la pleine mer où les naufragés restèrent trois jours et trois nuits n'ayant pour toute nourriture qu'un jambon cru et un peu d'eau. Ils réussirent enfin, bien qu'ayant brisé leur boussole et qu'il fit un gros temps, à aborder vers la barre N. E., bien loin du phare. Des secours leur furent envoyés, on les amena à la station de la pointe est où tous les soins possibles leur furent donnés. La chaloupe de l'île fut envoyée au navire, mais elle ne put l'aborder, à cause de la grosse mer; on réussit cependant à sauver un malheureux qui était resté à bord. Le navire fit un naufrage complet; malgré tous les efforts, on n'en put rien sauver; quelques ballots de liège seuls échappèrent. Le capitaine, sa famille et son équipage furent amenés, par le bateau pêcheur américain *Venetia*, à Halifax où ils arrivèrent sains et saufs le 4 mai.

Dans l'après-midi du 7 juin, vers 4.30 heures, le navire américain *Ironsides*, Capt. Spedden, commandant, allant sur lest de Liverpool à St. Jean, N.-B., frappa sur la barre N.-E., à une douzaine de milles du phare, pendant une forte brume. Le patron et l'équipage restèrent à bord pendant quelque temps et engagèrent une goélette de pêche pour sauver tout ce qu'ils purent du gréement, etc. Une bonne quantité de matériaux fut transportée à Halifax par la goélette *Gordon* qui amena aussi le capitaine et son équipage. Rien autre chose ne fut arraché au naufrage.

Le 29 juin 1876, vers 3.30 heures du matin, la barque *Norma*, Capt. Saunders, patron, de St. Jean, N.-B., allant de Musquash à Liverpool avec une cargaison de bois blanc, frappa, pendant une brume épaisse sur la barre N.-O., à environ quatre milles du phare, dans deux brasses d'eau; la mer était alors très grosse. Le patron et l'équipage restèrent à bord pendant quelque temps; mais le fond du bâtiment se brisant,

ils durent prendre les chaloupes et arrivèrent vers midi à la station principale. Le lendemain, la mer étant encore trop agitée, il fut impossible de sortir; mais le jour suivant, dimanche, on parvint à aborder le navire et à sauver quelques voiles et du grément. On constata qu'il avait été visité déjà, probablement par une goëlette de pêche, et qu'une grande quantité de matériaux avait été enlevée. Le 4 juillet, le brouillard s'étant dissipé on s'aperçut que le navire avait dérivé et n'était plus visible. Le 6, le patron et son équipage s'embarquèrent dans leur chaloupe, et après un voyage périlleux, réussirent à débarquer dans le Détroit de Canso.

Le contrôleur fait rapport que le 7 juillet un navire qu'on suppose être le *Norma* fut aperçu, en feu, sur la côte nord de l'île, par le travers du phare de la pointe Est. Il dérivait autour de la barre N.-E., sur le côté sud de l'île.

Le 16 octobre 1876, pendant une violente bourrasque de S. O., le mécanicien du phare de la pointe ouest aperçut une goëlette à deux mâts sur la barre nord-ouest, à environ $\frac{3}{4}$ de mille de l'extrémité de la barre sèche. Elle se trouvait en pleins brisants, et la mer la fouettait à mi-mât. Il crut même apercevoir trois ou quatre hommes dans les cordages. Avis de ce naufrage fut donné au contrôleur qui se rendit aussitôt à la pointe ouest avec des aides: il faisait noir quand ils y arrivèrent. Ils essayèrent d'aller sur la barre, mais ils n'avaient pas fait un demi-mille que l'agitation de la mer les força à retourner au phare pour y attendre le jour. Le lendemain ils tentèrent un nouvel effort, et, quoique la mer fût encore bien grosse, ils parvinrent enfin à la barre, mais là ils constatèrent que le navire avait disparu. Il a dû se briser en pièces pendant la nuit, et tous ceux qui se trouvaient à son bord ont dû périr. Durant les cinq jours suivants cinq cadavres furent apportés sur le rivage par les flots et, d'après les papiers trouvés sur l'un d'eux, on constata que le bâtiment était la goëlette *M. P. Rieves*, de Calais, Maine, capitaine Bracy, patron, avec une cargaison de harengs de Terre-neuve. Une grande quantité de barils de harengs fut aussi apportée sur le rivage. Je communiquai de suite avec le percepteur des douanes de Calais, les lettres, etc., qui avaient été retrouvés, et qui furent envoyés, par l'intermédiaire du consul américain, aux parents des naufragés.

Le contrôleur fait rapport que les opérations agricoles faites sur l'île pendant l'année expirée le 1er décembre 1875 ont été très-satisfaisantes,—les légumes ayant été d'une meilleure qualité et d'une quantité double que les années précédentes.

Ci-suit un tableau du bétail qu'il y avait sur l'île au mois de décembre 1875, et des légumes qui ont été produits :

Stations.	Bétail.				Bétail mort en 1875.								Tués.	
	Chevaux.	Bêtes à cornes.	Cochons.	Moutons.	Chevaux.	Vaches.	Taureaux.	Bœufs.	Génisses.	Veaux.	Cochons.	Moutons.	Veaux.	Moutons.
Station principale.....	9	31	12	48	.....	1	1	.....	.....	4	.....	4	1	6
Pointe est	6	19	5	.....	.....	.....	1	1	.....	5	.....	.....	1	.....
Nouvelle.....	4	19	4	.....	2	.....	.....	.....	1	1	.....	.....	.....	.....
Pied du lac	4	15	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....
Pointe est	1	2	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....
Pointe ouest	1	2	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....
	25	88	26	48	3	1	2	1	1	10	1	4	5	6

	Légumes produits.					Foin.	Engrais.
	Pommes de terre.	Choux.	Navets.	Betteraves	Carottes.		
	Boiss.	Douz.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Tonnes.	Charges
Station principale.....	532	139	33	15	1	50	250
Pointe est.....	230	50	17	5	1	35	120
Nouvelle.....	152	35	30	6	8	32	89
Pied du lac.....	110	35	12	1	$\frac{1}{2}$	25	15
Pointe est.....	6	6	3	1	$1\frac{1}{2}$	7	
Pointe ouest.....						5	
Total.....	1,030	265	95	28	12	154	474

En 1875 la récolte des atocas avait complètement manqué, mais cette année elle est très-bonne, et le fruit est d'une grosseur extraordinaire. On en a déjà expédié environ 45 barils, et je crois que le prochain steamer nous en apportera davantage.

Dans le cours de l'automne de 1875 un dépôt d'huile fut construit au phare de la pointe de l'est, et une grange ainsi qu'un hangar à la station du lac. A la station nouvelle le logement du contrôleur a été recouvert en bardeaux et a subi quelques autres réparations; on y a aussi construit une grange. Pendant la saison qui vient de finir, des charpentiers ont été employés à construire, à la station de la pointe de l'est, une maison pour les matelots naufragés, et un entrepôt à la station principale. Ces bâtisses sont terminées, et on a fait de légères réparations aux autres constructions de l'île.

Les phares des stations de l'est et de l'ouest ont été aussi utiles qu'à l'ordinaire.

M. Stephen White, qui avait la garde du phare de la pointe est, est revenu de l'île et a été remplacé par M. Wm. Merson qui avait rempli les fonctions d'aide à la station ouest.

Des réparations ont été faites au sifflet d'alarme de la station ouest. Le mécanicien m'informe que la chaudière devient défectueuse et aura besoin de réparations considérables l'été prochain.

On doute beaucoup que le sifflet d'alarme soit utile à la navigation, et je suis d'avis que le département devra hésiter avant de faire des frais considérables, soit en fournissant une nouvelle chaudière ou en envoyant des hommes et des matériaux pour réparer l'ancienne.

Ile St. Paul.

Sur cette île les phares ont été entretenus comme à l'ordinaire. Un certain nombre de nouvelles attaches ont été faites pour les miroirs qui furent ré-argentés par MM. Chance, frères. Les nouvelles lampes destinées aux deux phares ne sont pas encore arrivées. On en a un besoin urgent, attendu que les lampes actuelles, jamais très-bonnes, deviennent de jour en jour plus inserviables. A chaque station de phare les constructions ont besoin de réparations qui seront faites l'été prochain; il faudra alors envoyer à l'île des hommes pour terminer les réparations commencées cet automne à tablisement de secours.

Ci-suit un bref sommaire des travaux qui ont été exécutés cet automne à l'île St Paul, sous le contrôle de M. E. Moseley.

Maison du mécanicien.

A la station du sifflet d'alarme on a construit pour le mécanicien une maison ayant un étage et demi, 24 x 24 pieds avec soliveaux de 11 pouces : elle contient quatre chambres avec grenier et une bonne cave à l'épreuve du froid. Cette maison a été construite avec les meilleurs matériaux, solidement, et possède toutes les commodités de nature à en faire un logement confortable.

Réservoir.

On a aussi construit, pour contenir l'eau affectée au sifflet d'alarme un réservoir d'un diamètre de 28 pieds et d'une hauteur de 10 : il peut contenir à peu près 36,000 gallons d'eau. Pour donner au réservoir un niveau de fondation il a fallu enlever 150 tonneaux de roc ; les traverses en sont construites sur la maçonnerie et reposent sur des fondations solides. Le réservoir est construit d'une manière substantielle ; le fond est en pin de 3 pouces, et les autres matériaux sont de la meilleure qualité. Il est solidifié par six cerceaux de fer de $\frac{3}{4}$ x 4 pouces bien rivés ensemble. De cette manière le sifflet d'alarme a été approvisionné cette année. Le réservoir a été rempli au mois de mars et a continué à être plein jusqu'à présent.

Construction par-dessus le réservoir.

Comme la neige et la glace s'amoncelaient pendant l'hiver autour du réservoir, on a jugé nécessaire de le recouvrir : dans ce but on a construit une maison octogone d'un diamètre de 32 pieds avec soliveaux de 11 pieds, laissant ainsi un passage de 2 pieds à l'extérieur. Le toit est recouvert en bardeaux de pin, et les côtés sont construits en voliges avec des voliges de pin de 3 pouces solidifiées par des clous.

Réservoir en briques dans la maison du sifflet.

On a dû réparer ce réservoir parce que les murs n'étaient pas assez forts pour résister à une pression de 5 pieds d'eau. On a employé 3,000 briques pour faire un mur de soutènement et solidifier le réservoir qui, maintenant, est excellent.

Rigoles.

On a fait une rigole de 300 pieds pour conduire l'eau de pluie descendant des collines dans le grand réservoir, d'où elle est introduite dans celui de la maison du sifflet par un tuyau de plomb de 2 pouces.

Planchettes d'indication.

Soixante planchettes servant d'indication ont été mises sur les différents chemins de l'île pour conduire les marins naufragés à la station principale.

Maison du contrôleur.

Quelques réparations ont été faites à ce logement ainsi qu'à celui de la station Nord-Est.

Chaloupes.

Toutes les chaloupes ont été inspectées et réparées.

Cette station a parfaitement soutenu l'épreuve des tempêtes de l'hiver. Le grand réservoir est une forte pièce qui ne laisse rien à désirer. Les tuyaux de la vapeur qui sont reliés à la chaudière communiquent avec le réservoir, et par les temps froids la vapeur est de cette manière introduite, et l'eau ne gèle pas. C'est ainsi que l'année dernière le sifflet a fonctionné un mois plus tard que d'habitude et

navigation. Cette année il a commencé à se faire entendre le 24 avril, et depuis il a opéré chaque fois que la chose a été nécessaire. Il y a eu beaucoup de brumes pendant la première partie de la saison, en sorte que le sifflet a fonctionné constamment.

Le contrôleur est d'avis qu'on pourrait faire des opérations agricoles assez importantes dans l'île. Une certaine partie du terrain a été labourée cette année pour la première fois; après avoir enlevé les roches, on constata que le sol est excellent et se prête facilement à la culture, à telle enseigne que le contrôleur est certain d'avoir, dans un ou deux ans, une abondante récolte de foin.

Il croit que l'aide qui lui est accordé n'est pas suffisant. Il dispose de cinq hommes: sur ce nombre il faut en tenir deux à chacune des stations de phares; celui qui lui reste ne suffit pas pour voir à l'établissement de secours et au sifflet d'alarme quand besoin en est.

Une trombe épouvantable a éclaté sur l'île le 18 août 1876. Le contrôleur décrit comme suit les terribles effets qu'elle a eus:

“ Le 1er au 16 août nous n'avions eu ni pluie ni nuages pour tempérer les brillants rayons du soleil. Finalement l'atmosphère se remplit d'une fumée si épaisse qu'on eut dit que la terre entière était en feu.

“ Le 16, le temps changea, le vent passa au N. N. E., avec grains de pluie. La fumée, qui depuis quelques jours était devenue insupportable, se dissipa, et nous espérames du beau temps. Dans la matinée du 17 le vent souffla de l'est et le soleil fut très chaud. Dans l'après-midi le vent passa au S. S. O., avec grains de pluie. Dans la matinée du 18 il était sud, avec risées et nuages menaçants. Dans l'après-midi le firmament offrait un aspect terrible, les nuages paraissaient se heurter les uns contre les autres et tourner dans toutes les directions. Vers 4 h. p.m., nous commençâmes à entendre des coups de tonnerre dans le lointain; un quart d'heure après, la foudre et la pluie étaient dans leur plein déchaînement. Le vent se mit N. O. Je sortis et fis le tour des bâtisses afin de voir si tout était en ordre. Tout à coup, je crois qu'il était alors 5½ heures—j'entendis un bruit terrible. En tournant mes regards dans la direction d'où il partait, j'aperçus un spectacle qui me fit frissonner de la tête aux pieds: à moins d'un quart de mille de l'endroit où je me trouvais. Je vis, vers l'ouest, des roches, de la terre, des arbres et de l'eau s'élever en tourbillonnant dans l'air jusqu'à une hauteur de plus de 100 pieds. J'examinai attentivement la trombe pour voir qu'elle direction elle prendrait; je constatai avec terreur qu'elle traversait l'anse, se dirigeant sur moi et qu'elle allait probablement emporter le logement dans sa course furibonde. Ma mère, une sœur sourde-muette et les domestiques étaient dans la maison, et j'avais deux hommes occupés aux champs tout près de là. Je courus les avertir; en route une rafale se déchaîna autour de moi, emportant dans l'espace une pierre meublière, des roches et des arbrisseaux. Le corps principal de la trombe était tout près de moi; je courus avec toute la vitesse de mes jambes vers le logement et je criai aux deux hommes qui étaient dans le champ de me suivre. Ils me parurent terriblement effrayés, et l'un d'eux n'eut que le temps d'entrer dans la maison. Comme nous franchissions le seuil de la porte, il se fit une obscurité aussi profonde que celle de la nuit, et la tempête qui éclata fit trembler la maison de la base au sommet; au milieu du plâtre qui tombait, des cheminées et des vitres qui étaient réduites en atomes, des chaises et des tables renversées, nous crûmes que notre dernière heure était arrivée. Toutefois la tourmente s'en alla aussi rapidement qu'elle était venue, le calme se rétablit et le soleil reparut dans tout son éclat; mais quel désastre! La fumée du plâtre qui tombait nous avait fait croire que la maison était en feu; voyant qu'il n'en était rien, je sortis de la maison le mieux que je pus. Au moment où la trombe avait fait son apparition, deux de mes hommes se trouvaient à un quart de mille de la maison. En voyant le tourbillon s'avancer et qu'ils ne pourraient pas arriver à temps il se jetèrent à terre, se cramponnèrent au buisson et échappèrent à la destruction. Il n'en fut pas ainsi, malheureusement, du pauvre homme qui n'avait pas paru entendre mes cris d'avertissement: après une demi-heure de recherches, nous le trouvâmes, mort, au bas de la porte. Il a dû être tué dans le champ où il se trouvait et emporté par la trombe à l'endroit où nous le retrouvâmes, distance d'environ 300 pieds.

“ Je constatai que cinq bâtisses avaient été détruites avec leur contenu ; il n'en restait pas une parcelle. La cabane de la chaloupe, le dépôt aux provisions et le logement restent debout, mais ils sont terriblement endommagés ; pour sa part le logement est une véritable ruine : le toit est défoncé en plusieurs endroits, les cheminées renversées, les fondations sont écroulées, les fenêtres brisées et à l'intérieur tout le plâtre est tombé. Les bâtiments détruits sont : une maison de refuge, la grange, l'étable et deux autres bâtiments situés sur le sommet de la colline à 600 pieds l'une de l'autre. Quatre de ces bâtisses couvraient un espace de 70 x 20 pieds. Les deux ponts sur lesquels j'étais passé un instant auparavant furent emportés à une distance d'environ 400 pieds et mis en pièces. Une roche de 3 x 4 pieds de diamètre et 18 pouces d'épaisseur fut brisée en trois ou quatre morceaux. Une charrue et une pierre qui se trouvaient dans la maison de refuge, ainsi que des ustensiles de ferme et de cuisine, des outils de charpentiers, etc., furent enlevés par-dessus la maison et trouvés à plus de 200 pieds de là.

“ L'homme préposé à la garde du phare sud-ouest me dit que vers 4 heures p. m. il vit six tourbillons d'eau s'élever dans la direction de l'ouest, à 3 milles au large ; deux passèrent au sud-est de l'île, et de l'établissement de secours nous en aperçûmes un après le désastre ; deux passèrent au nord, et deux autres—dont l'eau s'abattit sur la station,—passèrent par-dessus l'île. Les deux qui atteignirent l'île vinrent tout près de la station sud-ouest, mais ne firent heureusement aucun dommage.

“ Le défunt était natif d'Ingonish, C. B., avait 23 ans et laisse pour déplorer sa perte une mère veuve, des frères et des sœurs. Il était avec moi depuis 11 mois.”

Des mesures immédiates furent prises pour réparer ces dommages, autant que possible, avant l'hiver ; dans ce but des ouvriers et des matériaux furent envoyés à l'île par le *Glendon*. Les hommes seront de retour dans un jour ou deux, après avoir fait des réparations temporaires suffisantes pour rendre l'habitation habitable pendant l'hiver.

Les naufrages suivants ont eu lieu sur l'île depuis mon dernier rapport :

La barque *Glenroe*, capitaine J. Mockler, de Pietou, N. E., fit un naufrage sur la pointe méridionale de l'île, le 5 juin à 5 heures du matin, par une brume très-épaisse. Le propriétaire, sa femme et deux servantes étaient à bord. Il n'y eut aucune perte de vie, mais le naufrage du bâtiment fut complet. Les deux phares étaient en bon ordre, et le sifflet d'alarme fonctionnait parfaitement bien au moment du désastre. Le capitaine a déclaré qu'il avait pris le sifflet d'alarme pour le cor d'un navire, et que ce fait, ainsi qu'un fort courant d'est qui l'avait emporté loin de son cours, étaient la cause de la perte du navire.

Un des habitants de l'île aidait le mécanicien du sifflet d'alarme au moment de l'accident. Il aperçut le bâtiment quelques instants après que celui-ci eut touché, et alla de suite avvertir le contrôleur qui mit aussitôt une chaloupe à la mer et aida au sauvetage des passagers.

Le vent augmentant et la mer commençant à devenir très grosse, ils furent obligés de faire entrer les chaloupes dans l'Anse Atlantique et se rendre par terre à l'endroit du naufrage. Avec quatre hommes de l'équipage qui avaient réussi à se sauver dans leur chaloupe, le contrôleur parvint à établir avec le rivage une ligne au moyen de laquelle ils sauvèrent le reste de l'équipage et les effets du navire. Il fallut couper les espars, car le bâtiment battait violemment sur les rochers. Les passagers et matelots furent conduits à l'établissement de secours où ils reçurent tous les soins que leur état exigeait.

Les provisions se trouvant dans la cale, furent perdues, car le navire s'était rempli d'eau aussitôt après avoir touché.

La barque *Glenroe* venait d'Irlande, se rendait à Richibouctou, N. B., et avait fait escale à Sydney, C. B.

Le contrôleur dit aussi qu'à la suite de l'insuccès de la pêche à la morue sur la côte occidentale de Terre-Neuve, grand nombre de pêcheurs sont venus faire la pêche autour de l'île, ont débarqué sur la côte nord dans la nuit du 1er juin et se sont emparé pour une valeur de \$200 ou \$300 de cordages, poulies, etc., sauvés de *La Canadienne* qui avait fait naufrage sur l'île au mois d'août précédent. Les voiles, espars et

chaînes de la goëlette sont encore sur l'île ; mais comme son personnel n'est pas considérable, le contrôleur ne peut y mettre un gardien perpétuel.

ILE SCATTERIE.

Le gardien du phare de la pointe Est mentionne le naufrage, arrivé le 17 juin dernier, de la barque norvégienne *Zaurak* de Arendahl, capt. A. Alhoem, sur les rochers de l'est de l'île. La *Zaurak* allait de Arendahl à Sydney, C. B., sur lest, et toucha au milieu d'un brouillard épais,—vent S. S. O. L'équipage comptait 13 hommes en tout: ils restèrent 5 jours sur l'île.

VAPEURS FÉDÉRAUX.

Ci-suit un sommaire des allées et venues, depuis le dernier rapport, des vapeurs placés sous le contrôle de cette agence.

VAPEUR "LADY HEAD."

Du 25 octobre au 16 novembre 1875, ce vapeur fut employé dans le voisinage du havre de Halifax, le temps orageux le lui permettant pas d'aller plus loin. Il prit à son bord les provisions destinées à l'île St. Paul, et partit le 10 novembre. Une violente bourrasque l'obligea de relâcher à Louisbourg, arriva à Sidney le 19, prit certains approvisionnements pour St. Paul où il arriva le 26, après avoir été forcé par le mauvais temps de relâcher à Ingonish et Aspy Bay. Après avoir débarqué toutes les provisions à l'île, il prit les charpentiers à son bord et revint à Halifax le 28 novembre après avoir fait escale à Sydney.

Il prit ensuite une cargaison pour l'île de Sable, partit le 4 décembre, et à 8.15 heures du soir fut obligé par la violence du vent de jeter l'ancre à Tête Blanche, où il fut retenu jusque dans la soirée du 8. Il partit alors pour l'île de Sable où il arriva le lendemain matin, débarqua sa cargaison ; repartit le même jour pour Tête Blanche où il arriva à 10.30 heures du soir, embarqua le constructeur du quai, et arriva à Halifax le 12 décembre au matin.

Pendant les mois de janvier et février le *Lady Head* subit des réparations. Le 4 mars, ces réparations étant terminées, il partit pour la baie Tor et débarqua la pierre ; mais, par suite de tempêtes, il ne put prendre la mer que le 17 où il fit voile pour l'île de Sable. Cependant, grâce à la glace, il ne put en approcher qu'à une distance de 25 milles et dû revenir à Halifax.

Le *Lady Head* reçut l'ordre de prendre à son bord des effets destinés à l'exposition du Centenaire, à Philadelphie. Il partit le 24 mars, et, dans le trajet, essuya de gros temps ; le 27 au soir, il dû mettre à l'ancre en dedans du brise-lames de Lewiston Roads et le 28 dans la rivière en face de la cité ; le lendemain il put entrer dans le vieux chantier de marine où il débarqua sa cargaison. Le 4 avril, après avoir pris du charbon, le *Lady Head* fit voile pour St. Jean, N.-B., où il arriva le 7. Le 8 il mouilla au quai et commença à charger ; puis, le 13, ayant complété sa cargaison, il fit voile pour Philadelphie. A 7 heures p.m., un épais brouillard et la pluie l'obligèrent à chercher refuge dans la Petite Rivière. Le 15, le temps s'étant éclairci, il leva l'ancre ; arriva le 7, au brise-lames de Delaware, et, le 18, au quai du chantier de la marine de Philadelphie. Le 19 il changea de place et débarqua sa cargaison après avoir pris du charbon. En sortant du chantier, il aborda une goëlette qui se trouvait dans le courant. Le 23 il descendit la rivière, et à 5 p.m. jeta l'ancre en dedans du brise-lames. La température étant extrêmement défavorable, il resta à l'ancre jusqu'au 26 et fit voile pour Halifax où il arriva le 29. Le 1er mai, il prit des approvisionnements pour l'île de Sable, mit à la voile le 2, et jeta l'ancre le même soir à Tête Blanche. Le 3 au soir il partit pour l'île, et le lendemain matin vira trop au large de la principale station, signala par un coup de canon et ne reçut pas de réponse. Ne pouvant attérir ; le vent soufflant avec violence et le baromètre indiquant la tempête, il prit la route de Tête Blanche où il arriva le 5 au matin. Le lendemain il prit du charbon ; le mauvais temps et la brume le retinrent au port jusqu'au 10 où il

repartit pour l'île de Sable. A 2 p.m., le 11, il jeta l'ancre en face de l'île et commença à débarquer sa cargaison. Cette besogne accomplie, il reprit la route de Tête Blanche où il prit le reste du charbon et retourna à Halifax où il arriva le 14 au matin. Il prit à son bord la bouée-cloche destinée aux Seurs et qui fut installée le 17. Du 19 au 22, il prit une cargaison pour l'île de Sable et la bouée-cloche de la batture de Grime; fit voile le 22, installa la bouée le 24; partit pour l'île aux Atocas où il débarqua les mécaniciens chargés de réparer le sifflet d'alarme. A 2 p.m., il fit voile pour l'île de Sable et vers minuit jeta l'ancre dans 13 brasses d'eau; à 4 a.m. mit à l'ancre en face de la principale station où il déchargea sa cargaison, puis aux stations de l'est et de l'ouest; retourna ensuite à la station principale où il débarqua le contrôleur et les chaloupes, et à 9 p.m. remit à la voile pour Pictou où il arriva le 26.

Le 29 mai il entra dans la rivière du Milieu et alla border le vapeur *Glendon*. Le capitaine transborda les munitions d'un vapeur à l'autre, puis remit le *Lady Head* au capitaine Morin et prit le commandement du *Glendon*.

VAPEUR " GLENDON."

29 mai.—Borda le quai au charbon et prit du combustible. Le 1er juin, cette opération terminée, alla au quai du chemin de fer et embarqua les bouées-cloches. Fit voile le 2, et à 6 p. m. mit à l'ancre dans le port Hawkesbury, à cause de la brume. Le 4, le brouillard s'étant dissipé, leva l'ancre, descendit le détroit et jeta l'ancre au large du phare de la Pointe de Sable, une brume épaisse étant survenue. Le 5, leva l'ancre, partit pour l'île aux Atocas et jeta l'ancre dans le havre du Petit Canso. Le 8, jeta l'ancre vis-à-vis la station de l'île aux Atocas et débarqua 35 tonnes de charbon. Le 9, partit pour Halifax et dut arrêter pendant 9 heures pour réparer la chaudière qui coulait. Le 10, arriva à Halifax et mouilla au quai. Quelques réparations furent faites à la chaudière, et les appareils arrangés pour ancrer les bouées. Jusqu'au 4 septembre, le *Glendon* fut employé au service des bouées du havre de Halifax. Il fit aussi 4 voyages à Sambro où il transporta du charbon et des matériaux pour les travaux qui se faisaient au sifflet d'alarme.

Le 4 septembre, après avoir pris à son bord des ouvriers et des matériaux pour réparer les dommages causés par la trombe à l'île St. Paul, le *Glendon* fit voile pour l'île où il arriva le 8, après avoir arrêté à Sydney en raison d'une violente bourrasque. Il était sous le commandement du lieut. D. M. Browne, M. R. Voici un extrait u rapport de ce voyage :

"Après avoir pris à bord des matériaux et des provisions pour l'île St. Paul, je partis de Halifax pour cette station le 4 du présent mois. Le temps était beau et la mer favorable; j'arrivai à l'île vers midi mercredi le 6.

"Dans la soirée, le vent fraîchit et se mit à souffler de l'est, et la mer se fit grosse. Je crus prudent de me préparer pour la nuit. A minuit le vent se changea, en bourrasque du nord-est, le vapeur commença à fatiguer et à faire eau considérablement, à tel point qu'il fallut faire jouer la pompe sans relâche. Au point du jour, le temps ne s'améliorant pas, je fis diriger le navire sur le port de Sydney où nous arrivâmes à midi. Le 8, la bourrasque s'étant calmée, nous fîmes voile pour l'île où nous arrivâmes dans la matinée; nous travaillâmes toute la journée du lendemain, mais avec beaucoup de difficulté, car la mer était très-agitée. A minuit il s'éleva une bourrasque de E.N.E., et le mécanicien ayant déclaré que la chaudière menaçait de crever, je crus prudent de virer au sud, et le lendemain nous arrivâmes à St. Anne. Comme pendant la tempête précédente, le navire avait fait beaucoup d'eau durant cette bourrasque. Lundi, le 10, nous repartîmes pour St. Paul, et le lendemain matin nous réussîmes à débarquer le reste de la cargaison. Cette opération n'était pas plus tôt achevée que le mécanicien annonça que la chaudière avait cédé. En conséquence je me hâtai de m'éloigner de l'île avec le peu de vapeur laissée à notre disposition. L'examen fait de la chaudière, il fut constaté qu'un trou d'environ 2 pouces de diamètre s'était pratiqué. Non sans difficulté M. Morris, le mécanicien, réussit à la tamponner avec du bois; de cette manière, et avec l'aide des voiles, nous réussîmes à conserver assez de vapeur pour arriver à Halifax.

“ Relativement à la capacité du navire, je me permettrai de dire qu'il se comporte bien à la mer, mais que, sa chaudière étant dans un aussi mauvais ordre, sa vitesse, dans des circonstances favorables et avec la vapeur seulement, n'excède pas 5 nœuds, et qu'avec le plus léger vent ou avec la plus petite mer contraire, cette vitesse est réduite à 3 ou 4 nœuds. En faisant le service des bouées dans ce port, le mécanicien avait l'habitude de garder une pression de vapeur suffisante pour courir 7 nœuds sur l'eau calme, sachant que si quelque pièce faisant défaut, il n'en pouvait résulter aucun malheur pour le navire ; mais maintenant, en mer, il faut réduire cette pression considérablement.

“ Comme on pourrait avoir encore besoin des services du *Glendon*, je suggère respectueusement que la chaudière soit remise en bon ordre, et que son fond qui fait eau actuellement soit complètement calfaté et peinturé.

“ Quant à l'état des choses sur l'île St. Paul, je dirai seulement que je l'ai trouvé tel que relaté dans le rapport du contrôleur, et que si l'on considère les dégâts laissés partout, il est vraiment extraordinaire qu'il n'y ait pas eu plus de victimes ”

Revenu à Halifax, le *Glendon* fut mis sur le chantier, et son fond calfaté et peinturé. En l'examinant, on constata que ce fond faisait considérablement de l'eau, ce qui explique pourquoi le navire s'est si mal comporté dans le voyage de St. Paul. Cette lacune a été comblée, et jusqu'ici le *Glendon* a été employé à transporter du charbon à Sambro, à faire le service des bouées et celui de quelques stations de phares près Halifax.

VAPEUR “ NEWFIELD. ”

Le *Newfield* partit de Halifax le 1er octobre, sous le commandement du capitaine Graburn. Il déposa à la baie Tor la lanterne destinée au phare nouvellement établi en cet endroit, puis alla à Tête Blanche où il remplit le hangar de charbon et débarqua le bois d'arrimage, etc., pour l'île de Sable et le charbon pour le sifflet d'alarme de l'île aux Atocas. Il arriva à Pietou le 18 octobre et prit du charbon qu'il transporta à Québec, puis revint à Halifax le 30 novembre.

Le 2 décembre il fit voile pour les îles de la Madeleine avec des provisions, etc., qui, on le craignait, n'étaient pas assez considérables, à cause du grand nombre de goëlettes chargées qui s'étaient perdues. Le 14, ce service était accompli et le *Newfield* de retour à Halifax après avoir dégagé de la glace le vapeur *Albert* qui depuis quatre jours était emprisonné au large du Cap George, à court de provisions.

4 janvier 1876. — Il partit pour Sambro afin d'y replacer la bouée-cloche. A midi il jeta l'ancre ; mais le vent s'élevant, il dû retourner à Halifax et recueillit en route une chaloupe montée par deux hommes qui étaient épuisés de misère. Le 8 il essaya une seconde fois, sans succès, de poser la bouée aux Sœurs ; la violence du vent le força de nouveau de retourner à Halifax. Troisième tentative infructueuse, enfin le 14 il y réussit, mais avec des difficultés sans nombre.

De cette date jusqu'au 11 février, le *Newfield* resta au quai de Halifax ; l'équipage fut employé à arranger le gréement et décharger le charbon. Le 11, il fut mis sur le chantier, son fond ratissé et peinturé. Le 19 il revint au quai.

De là au mois de juin, il subit des réparations complètes qui pussent le mettre en état de bien remplir le service auquel il était destiné, savoir : — transporter des approvisionnements aux phares et débarquer du charbon aux stations de sifflets d'alarme.

Le 10 juin, le capitaine Parry prit le commandement du vapeur, et, les réparations étant terminées, il prit à son bord l'huile et les provisions destinées aux phares de l'ouest, plus 600 tonnes de charbon de Springhill, et mit à la voile le 26 juin, à 5 h. a.m.

De cette date au 6 août il distribua l'huile et les provisions à 46 phares et débarqua du charbon aux stations suivantes : Ile au Phoque, 150 tonnes ; Ile aux Eglantiers, 150 tonnes ; Yarmouth, 123 tonnes ; Digby, 150 tonnes. Il fit aussi ce qui suit en rapport avec le service des bouées. Le 4 juillet il plaça une bouée-bidon à 200 verges S.S.E. du Rocher à la Gigue, au large du phare de Shelburne ; le 10 juillet, installa la bouée-cloche en fer près le Rocher Brésil, S.S.E., à un quart de mille de la batture, dans 20 brasses d'eau ; le 17, installa une bouée-cloche à 10 brasses du récif

Trinité, enleva l'ancienne qu'il traîna à sa remorque et déposa à Yarmouth pour y être réparée ; une des ancres se détacha et fut perdue ; le 22, il installa une bouée-cloche près du récif N.O., à N. $O\frac{1}{4}$ N., dans 15 brasses d'eau.

Le 6 août il remonta la rivière Memramcook jusqu'à Spring Hill, en aval de Dorchester, où il prit 612 tonnes de charbon, qu'il distribua aux phares et sifflets d'alarme de l'agence du Nouveau-Brunswick. A St. Jean, il prit à son bord la chaudière et le mécanisme destinés au sifflet d'alarme du Cap de Sable, les débarqua à cette station le 8 septembre, ainsi que 50 tonnes de charbon, puis revint à Halifax le 10 septembre ; prit à bord le charbon, l'huile et les provisions destinés aux phares de l'est et à l'île de Sable et mit à la voile le 14.

Il arriva, le 15, à l'île de Sable où il débarqua l'huile et les provisions ainsi que 35 tonnes de charbon ; puis, le temps devenant orageux, il dû partir. Dans la matinée du 17 il mit à l'ancre dans le port de Hawkesbury pour éviter au changement de vent et régler la boussole.

De ce jour au 21 octobre, le *Newfield* fut employé à approvisionner 38 stations de phares, débarquer 40 tonnes de charbon à l'île St. Paul, et de l'huile à l'île aux Atocas. Le 21 il fit voile pour l'île de Sable ; mais le vent tournant au N.-E. le porta à Tête Blanche où il resta jusqu'au 25 ; arriva à l'île de Sable le 26, déchargea des provisions, prit à bord une certaine quantité d'épaves et arriva à Halifax le 28 octobre ; y resta jusqu'au 4 novembre pour décharger sa cargaison et prendre les provisions destinées aux phares de l'est. Le 4 novembre il reprit la mer, approvisionna 7 phares, et visita un certain nombre de stations pour ajuster les appareils tournants, fut empêché par une tempête de replacer la bouée de la batture du Rocher Grime, arriva à Pictou le 17 novembre et prit à son bord 308 tonnes de charbon.

Le *Newfield* va partir pour l'île St. Paul pour en ramener les charpentiers ; puis, après avoir fait escale à l'île de Sable, il reviendra à Halifax et fera un dernier voyage à l'île de Sable avant la fin de l'année.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,

H. W. JOHNSTON.

L'honorable A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ETAT des dépenses pour la construction des phares, sifflets d'alarme à vapeur, etc., dans la Nouvelle-Ecosse, pour l'année expirée le 30 juin 1876.

<i>Sifflet d'alarme, St. Paul.</i>			
E. Moseley.....	Const. de la demeure du mécanicien, réservoir, etc.	3,793 75	
B. Forest.....	Fret sur matériaux de bâtisses.....	220 00	
B. O'Neill et Cie.....	Briques.....	90 00	
J. W. Allen.....	Bois de construction.....	128 97	
			4,232 72
<i>Sifflet d'alarme de Sambro.</i>			
W. Morgan Smith, fils.....	Plans et devis.....	66 50	
W. M. Smith.....	Frais de route; inspection.....	72 50	
Cie. à vapeur de Chebucto	Remorquage à Sambro.....	40 00	
Jacob Bowser.....	A compte du contrat pour les bâtisses.....	4,654 00	
do.....	Enlèv. de la vieille tromp., \$57; maison, etc. \$50	107 00	
do.....	Posage de planchers, châssis, etc.....	85 00	
do.....	Couverture en feutre et graviers.....	50 00	
do.....	Excav. pour chemin, \$120; const d'un mur, \$64	184 00	
do.....	Camionnage et fret sur toits en fer.....	20 00	
G. Fleming et fils.....	Montant du contrat sur sifflet d'alarme à vapeur, évapor. des chaudières, etc.....	7,250 00	
do.....	Camionnage de machines.....	25 00	
J. H. Mather.....	Fret sur toits en fer.....	17 39	
J. Hatheway.....	Prime d'assurance contre le feu.....	26 00	
Lawson, Harrington et Cie.	Service du remorqueur, transp. des hommes et mat.	256 00	
E. Moseley.....	Plan et devis du quai, chemin à ornières, etc.....	35 00	
do.....	A compte sur le travail du charpentier.....	450 00	
do.....	Bois pour le plancher.....	385 63	
W. Fabridge.....	Lisses, roues et essieux.....	132 32	
A. Gilkie.....	Pension des ouvriers.....	140 00	
George Adams.....	Ouvrages en fer pour chemin à ornières.....	221 56	
H. H. Fuller et Cie.....	Quincaillerie.....	56 93	
Ch. de fer Interecolonial.	Fret sur machines.....	128 00	
J. W. Allan.....	Bois de service pour chemin à ornières.....	200 00	
E. Albro et Cie.....	Câble pour palan.....	11 96	
do.....	Forge, quincaillerie, emballage, etc.....	357 64	
E. Morrison et Cie.....	Planches.....	2 12	
T. W. Offen.....	Achat.....	1 68	
William Murray.....	Brouettes.....	9 00	
William Roberts.....	Chargement et débarquement des machines.....	100 00	
T. McAvity et fils.....	Sifflet à vapeur.....	106 35	
			15,191 58
<i>Sifflet d'alarme du Cap Sable.</i>			
W. Morgan Smith, fils.....	Plans et devis.....	66 50	
W. M. Smith.....	Frais de route.....	50 00	
J. H. Mather.....	Fret sur toits en fer.....	17 39	
T. McAvity et fils.....	Sifflet à vapeur.....	106 35	
G. Fleming et fils.....	Montant du contrat pour le sifflet d'alarme à vap.....	2,700 00	
J. Fairweather.....	Assurance contre le feu.....	14 07	
			2,954 31
<i>Phare de Chebucto Head.</i>			
J. Sullivan et autres.....	Achat de terrain.....		105 00
<i>Phare de la Pointe McKenzie.</i>			
B. E. Tremaine.....	Achat de terrain.....	150 00	
do.....	Préparation et enregistrement d'un acte.....	10 54	
William Tory.....	Balance du contrat pour construction.....	75 00	
			235 54
<i>Carried forward.....</i>			22,719 15

ETAT des dépenses pour la construction des phares, sifflets-d'alarme à vapeur, etc., dans la province de la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		22,719 15
	<i>Phare de l'île Betty.</i>		
E. Chanteloup.....	Verre.....	215 03	
T. Walsh et Cie.....	Peinturage et vitrage.....	93 73	
E. Ryan.....	Surveillance de la construction.....	60 00	
P. Christian.....	Pension des vitriers.....	13 80	
J. W. Allan.....	Bois de construction.....	29 28	
E. Albro et Cie.....	Ferronnerie.....	36 36	
E. Moseley.....	Planchéiage et menuiserie. \$27.30 ; cadres, \$16.....	43 30	
D. Cronan.....	Quaiage d'approvisionnement.....	2 00	
Bauld et Reynolds.....	Bardeaux, etc., pour le magasin.....	36 41	
L. Baker.....	Divers paiements à compte de l'entreprise.....	622 40	1,152 31
	<i>Phare de Lingan Head.</i>		
McKay et Hill.....	Achat de terrain pour l'emplacement.....	175 00	
do.....	Préparation et rédaction d'actes.....	20 00	195 00
	<i>Phare de la pointe de l'Eglise.</i>		
J. McLaughlin.....	Creusage des fondations et pierres pour l'agrandissement du logis du gardien.....	75 37	
P. Deveau.....	80 jours de travail comme assistant, à \$1.85.....	148 00	
W. Burrill et Cie.....	Bois de construction, ferronnerie, etc., pour le logis.....	276 63	500 00
	<i>Phare du Bon Portage.</i>		
N. Banks.....	Achat d'un terrain pour emplacement.....		200 00
	<i>Phare du Cap George.</i>		
D. McRae.....	Balance de l'entreprise.....	140 00	
do.....	Extra.....	58 55	
Jas. Morrison.....	Inspection de la bâtisse.....	67 50	266 05
	<i>Phare de l'île George.</i>		
Thos. Halliwell.....	Contrat pour la construction du phare.....	1,300 00	
do.....	Excavation de la cave, \$20 ; plancher, etc., \$10.....	30 00	
do.....	Confection de l'écoutille.....	10 00	
do.....	Portes extras à la chambre du phare.....	10 00	
E. Chanteloup.....	Lampes et appareils.....	238 75	
G. P. Black.....	Fret d'appareils.....	3 48	
T. Walsh et Cie.....	Verre et coupe.....	1 80	
H. H. Fuller.....	Cuivre rouge, zinc et fer.....	141 98	
R. Ross.....	Construction de lieux d'aisance.....	10 00	1,746 01
	<i>Phare de l'île Guyon.</i>		
E. Chanteloup.....	Lanterne, lampes et appareils d'éclairage.....	2,639 10	
J. G. Sinclair.....	A compte de l'entreprise.....	400 00	3,039 10
	<i>Phare Meteghan.</i>		
Israel Chute.....	A compte de l'entreprise.....	398 00	
T. Walsh, et Cie.....	Verre.....	14 25	
Lambert Freres.....	Cadres pour réflecteurs.....	3 75	416 00
	<i>A reporter</i>		30,233 62

ETAT des dépenses pour la construction des phares, sifflets-d'alarme
vapeur, etc., dans la province de la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

	<i>Report</i>	\$ cts.	\$ cts.
			30,233 62
	<i>Brise-lame de l'île Amet.</i>		
Morton, Rose e Cie	Payé pour ciment	1,744 30	
A. Patterson.....	Fret sur ciment	50 00	
Brookfield, Romans et Cie	Ciment.....	280 20	
J. S. McLean et Cie.....	Ciment	327 60	
D. et A. Campbell.....	Fret sur ciment	475 20	
do	A compte de l'entreprise.....	1,200 00	
C. Dwyer.....	Services d'un remorqueur	25 00	
S. A. White et Cie.....	Emmagasinage du ciment.....	28 89	
E. Albro et Cie.....	Fret sur ciment d'Angleterre.....	511 00	
			4,642
	<i>Phare de l'île Kidstone.</i>		
E. Chanteloup.....	Lanterne, lampes et appareils	561 90	
B. E. Tremaine.....	Achat du terrain pour emplacement	140 00	
do	Préparation et enregistrement d'un acte	10 53	
Reid et Cie.....	Charriage de la lanterne	10 00	
N. W. McKenzie	Contrat pour la construction du phare.....	674 00	
N. W. McLeod.....	Inspection de la bâtisse.....	25 00	
T. Walsh et Cie.....	Verre rouge.....	25 40	
D. McCurdy.....	Zinc, mastic et bois de construction.....	27 80	
			1,474 63
	<i>Phare de la Tite Creighton.</i>		
W. Tory.....	Balance du contrat pour emplacement.....	48 98	
J. J. Robertson	Arpentage et plan du terrain.....	11 50	
			60 48
	<i>Phare des Grands Défilés.</i>		
B. E. Tremaine.....	Achat d'un terrain pour emplacement.....	50 00	
do	Préparation et rédaction d'actes.....	10 53	
Wm. Tory.....	Balance de son contrat.....	18 00	
			78 53
	<i>Phare de la baie Tor.</i>		
J. McDonald	A compte de l'entreprise.....	1,125 00	
Reid et Cie.....	Fret sur lanterne.....	4 30	
E. Chanteloup.....	Verre.....	92 85	
			1,222 15
	<i>Compte général.</i>		
E. Chanteloup	Quatre bouées-cloches en fer, par contrat	4,214 55	
W. Fairweather.....	Assurance du mécanisme, Sambro et Cap Sable.....	139 80	
Thos. Gardner.....	Matér. et cadre pour le phare de la jetée de Brooklyn.	60 00	
E. Moseley	Confection de bouées en bois et matériaux.....	88 60	
			4,502 95
	Total.....		\$42,214 55

WM. SMITH,
Deputé-ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares et sifflets d'alarme à vapeur, etc, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Sifflet d'alarme de Yarmouth.</i>			
N. K. Clements	Charbon, \$296.67 ; bois, etc., \$44.33	341 00	
do	Huile, corde et ouvrage de forgeron	60 21	
T. McAvity et fils	Sifflet d'alarme	80 00	
R. P. et W. F. Starr	Charbon	192 75	
J. H. Doane	Halage du charbon	51 50	
Burrill, Johnson et Cie...	Réparations à la chaudière et mécanisme	182 75	
			908 21
<i>Sifflet d'alarme de Digby.</i>			
George Adams	Barres de grilles	34 00	
W. M. Smith	Frais de route et dépenses pour examiner les répar.	53 65	
do	A compte de construction d'une bâtisse temporaire pour le sifflet d'alarme	350 00	
James W. Hayden	Halage du charbon, etc	88 65	
T. McAvity et fils	Boyaux en caoutchouc, pentures, etc	118 26	
R. P. et W. F. Starr	Charbon	208 95	
H. H. Fuller et Cie	Quincaillerie, etc	15 00	
G. Fleming et fils	Poulies, corniches, etc	20 00	
P. Gload	Main-d'œuvre pour charbon	9 50	
P. Walsh	Etoupe, cheminées, fret, etc	23 50	
			1 51
<i>Sifflet d'alarme de l'Île aux Eglantiers.</i>			
Lordly et Stimpson	Charriage de l'huile	16 50	
G. Fleming et fils	Poulies, corniches, matériaux et réparations au mécanisme	302 13	
B. H. Ruggles	Quaiage du charbon	16 65	
Holland et Graham	Camionnage et halage du charbon	133 52	
R. P. et W. F. Starr	Charbon	277 95	
James Morrell	Charriage du charbon	34 50	
T. McAvity et fils	Deux sifflets d'alarme, \$160 ; huile, quincaillerie, etc., \$38.36 ; chauffeur d'eau d'alimentation et embranchements, \$226.10	424 46	
E. Albro et Cie	Huile, lanternes et lubrificateurs	27 30	
J. Hunter et Cie	Manomètres, soupapes, etc	18 50	
E. C. Bowers	Vingt cordes de bois, \$140 ; charbon, \$10	150 00	
Adam McKay	Réparations à la chaudière	67 77	
Z. G. Gabel	Feutre pour chaudière, toile à voile, etc	23 55	
F. Suthern	Douze mois de salaire comme mécanicien	493 76	
J. Suthern	Pension des fabricants de chaudières, huile, etc	4 50	
do	Camionnage et transport du charbon	14 50	
do	Halage du charbon	112 50	
			2,118 09
<i>Sifflet d'alarme de Sambro.</i>			
J. K. Goold	Deux années de loyer de terrain	0 49	
John Stairs	Huile d'olive et résine	31 66	
			32 14
<i>Sifflet d'alarme de St. Paul</i>			
Cie. de charb. de l'Acadie	144 $\frac{3}{4}$ tonneaux de charbon, à \$2.50 le tonneau	361 61	
J. A. Watt	Fret du charbon	616 25	
J. P. Mott	Chaux	40 00	
J. A. Stewart	Tuyaux, etc	31 40	
H. H. Fuller et Cie	Quincaillerie, peinture, ciment, etc	197 98	
A. Heymore	Transport de dépêches télégraphiques de St. Paul au Cap Breton	20 00	
A. McKay	Réparations au mécanisme	39 97	
<i>A reporter</i>		1,307 21	3,979 95

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>	1,307 21	3,979 95
	<i>Sifflet d'alarme de St. Paul—Suite.</i>		
S. Balcom.....	Débarquement du charbon.....	20 00	
B. Moseley.....	Reparations du réservoir, etc.....	152 65	
R. Muirhead.....	Douze mois de salaire comme mécanicien.....	493 76	
			1,973 62
	<i>Sifflet d'alarme de l'Île de Sable.</i>		
M. Whelan.....	Arrimage et emballage du charbon.....	12 30	
J. Melvin.....	Barils, emplissage et tonnellerie.....	198 00	
W. Roche, fils.....	Charbon.....	327 37	
H. H. Fuller et Cie.....	Toile à voile, feutre, verre, etc.....	37 50	
T. W. Offen.....	Poulies.....	2 52	
A. McKay.....	Réparations de chaudière, barres de fonte.....	177 40	
P. Grant et Cie.....	Sacs à charbon.....	8 60	
E. Albro et Cie.....	Brosses, balais, etc.....	11 40	
			775 09
	<i>Sifflet d'alarme du Cap d'Or.</i>		
Jno. Short.....	Douze mois de salaire comme mécanicien.....	493 76	
G. A. Briggs.....	15 mois et 10 jours de salaire comme assistant.....	383 33	
L. Lovey.....	Salaire comme assistant, du 12 avril au 30 juin 1876.....	65 00	
W. W. Briggs.....	Halage du charbon, \$75.00; bois, \$50.00.....	125 00	
B. Morris.....	Calfater un chaland.....	8 68	
R. P. et W. F. Starr.....	Charbon.....	298 95	
G. Fleming et fils.....	Forage.....	0 90	
Leander Morris.....	Charriage du charbon.....	5 00	
G. K. Morris.....	Main-d'œuvre au charbon.....	3 00	
W. W. Barteaux.....	Halage du charbon.....	10 00	
W. Knowlton.....	Transport du charbon.....	27 50	
W. S. Suthergreen.....	Transport de 54 tonnes de charbon, \$2.50.....	135 00	
Z. G. Gabel.....	Quincaillerie et approvisionnement de machine.....	91 68	
			1,647 80
	<i>Sifflet d'alarme de l'Île au Phoque.</i>		
C. Crowell.....	Douze mois de salaire comme mécanicien.....	493 76	
Avery Brown et Cie.....	16 cordes de bois, \$80.00; halage du charbon, \$41.25.....	121 25	
A. McKay.....	Réparations à la chaudière et mécanisme.....	948 34	
do.....	Ajustage, et frais de route du mécanicien.....	122 00	
T. McAvity et fils.....	Sifflet, soupape, feutre pour chaudière, etc.....	174 96	
Jno. Hunter.....	Boyaux en caoutchouc, matériaux en cuivre, etc.....	117 59	
McDonald et Cie.....	Pompe.....	68 50	
R. P. et W. F. Starr.....	Charbon.....	208 95	
Smith, Frères.....	Bois de cons., main-d'œuvre à la bâtisse de la mach.....	98 65	
W. Robertson.....	12 cordes de bois, \$60.00; halage de 80 tonnes de charbon, \$60.89.....	120 89	
			2,474 80
	<i>Sifflet d'alarme de l'Île aux Aïcos.</i>		
Jas. Hanlon.....	Douze mois de salaire comme mécanicien.....	444 40	
do.....	Fret de boyaux, tuyaux en fer, etc.....	2 50	
Jas. McDonald.....	42 cordes de bois.....	252 00	
H. H. Fuller et Cie.....	Quincaillerie, peinture, verre, etc.....	16 23	
W. H. Tully.....	Bois de construction.....	5 97	
Thos. McDonald.....	Fret du charbon et déchargement.....	325 00	
A. N. Whitman.....	Main-d'œuvre pour décharger les approvisionne.....	6 50	
Jas. Hunter.....	Manomètre.....	3 00	
McDonald et Cie.....	Boyaux aspirants, tuyaux, etc.....	177 60	
A. McKay.....	Répar. à la chaud., \$111.00; barre de fer, \$57.18.....	168 18	
	<i>A reporter</i>	1,401 38	10,851 26

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>	1 401 38	10,851 26
	<i>Sifflet d'alarme de l'Ile aux Atocas.—Suite.</i>		
C. H. Whitman.....	Pension des fabricants de chaudières, etc.....	35 12	
Jos. Sutton.....	Mise du charbon en sacs, etc.....	6 80	
Alex. Roberts.....	Fret des approvisionnements.....	2 70	
			1,446 00
	Total, sifflet d'alarme.....		12,297 26
	<i>Phare de l'Ile Amet.</i>		
H. G. Bennett.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....	493 76	
Jno. Maskell.....	Fret et camionnage.....	6 50	
			500 26
	<i>Phare d'Annapolis.</i>		
W. E. Ellis.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....	795 00	
Esson et Cie.....	Fret et charriage des approvisionnements.....	18 67	
H. H. Fuller et Cie.....	Quincaillerie et peinture.....	3 10	
Jno. Condon.....	Halage d'huile, \$10.00; terrassement autour du phare \$19.50.....	29 50	
J. A. Stewart.....	Poêle, tuyau, etc.....	22 50	
Milton Anderson.....	Tuyau.....	17 11	
W. E. Ellis.....	Chaux, bardeaux, clous, gages de charpentiers, etc.....	54 52	
			940 40
	<i>Phare de la rivière aux Pommes.</i>		
James Tate.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....		375 28
	<i>Phare d'Arichat.</i>		
C. DeCoste.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....		246 88
	<i>Phare d'Argyle.</i>		
J. A. Montague.....	3 mois de salaire c. gardien de phare, au 30 sept. 1875.....	86 41	
Succession Montague.....	1 do do 31 oct. do.....	28 80	
H. H. Hamilton.....	Salaire depuis le 13 octobre 1875, au 30 juin 1876, comme gardien de phare.....	247 03	
J. W. Allen.....	Planches et bois de service.....	58 59	
B. O. Neil et Cie.....	Brigues.....	40 00	
H. H. Fuller et Cie.....	Quincaillerie.....	10 77	
J. Dempster.....	Une porte en chevrons.....	2 25	
Isaac Melvin.....	Tonnellerie.....	1 80	
Succ. J. A. Montague.....	Bois de constr., bardeaux, chevilles et main-d'œuvre.....	48 42	
Herman Kenny.....	Fret sur matériaux.....	50 00	
J. A. Christie.....	Couverture du toit du phare en bardeaux.....	107 99	
T. A. Bishop.....	Construction d'un réservoir à l'eau.....	92 65	
J. H. Montague.....	Halage de bois de construction, briques, etc.....	18 00	
T. P. Newell.....	Chaloupe.....	28 00	
Jno Goodwin.....	Petite chaloupe.....	10 00	
L. Montague.....	Perches et piquets de clôture.....	7 68	
H. H. Hamilton.....	Pension des charpentiers, aide-maçon, sable, etc.....	80 47	
			916 86
	<i>Phare de Barrington</i>		
J. S. Smith.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....	375 28	
do.....	Halage d'huile et de provisions.....	7 00	
T. Walsh et Cie.....	Verre rouge.....	13 00	
			395 28
	<i>A reporter</i>		15,672 95

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

	<i>Report</i>	\$ cts.	\$ cts.
			15,672 22
	<i>Phare de l'Île au Castor.</i>		
N. McJ. Campbell.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....	395 00	
R. H. Cogswell.....	Télescope.....	8 00	
			403 00
	<i>Phare de l'Île aux Oiseaux.</i>		
Angus Ross.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....	395 00	
H. H. Fuller et Cie.....	Quincaillerie.....	8 52	
			403 52
	<i>Phare du Rocher Noir.</i>		
James Robinson.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....	355 52	
do	Réparations et plâtrage.....	45 00	
			400 52
	<i>Pointe du Rocher Noir.</i>		
Donald Morrison.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....	345 64	
John McDonald.....	Allonge aux bâtisses du phare, etc.....	208 00	
			553 64
	<i>Phare de Boar's Head.</i>		
H. M. Ruggles.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....	395 00	
T. Bolton.....	Bois de construction, quincaillerie et main-d'œuvre.....	120 00	
E. Albro et Cie.....	Quincaillerie.....	16 30	
			531 30
	<i>Phare de l'Île aux Eglantiers.</i>		
Jos. Suthern.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....	454 28	
do	Camionnage et emmagasinage	8 50	
			462 78
	<i>Phare de Burnt Coat.</i>		
W. Faulkner.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....	246 88	
do	Confection d'un chemin et réparations à la bâtisse.....	43 10	
			289 98
	<i>Phare du Bon Portage.</i>		
A. M. Wrayton	Une année de salaire comme gardien de phare.....	345 64	
J. C. Cunningham.....	Table	1 50	
A. McKay.....	Réparation d'ouvrages en fonte, etc.....	43 63	
Albert Kenny.....	Fret.....	11 75	
H. H. Fuller et Cie.....	Quincaillerie.....	14 56	
Jas. Dempster	Une porte, châssis et vitrage.....	5 10	
H. Kenny.....	Fret sur bois de construction, etc.....	52 90	
John A. Christie.....	Couverture du phare en bardeaux.....	35 00	
Baud et Reynolds.....	Bardeaux.....	56 80	
M. Wrayton	Pension des journaliers.....	7 75	
G. T. Wensor.....	Chemin du débarcadère au phare.....	20 00	
A. M. Wrayton.....	Division des chambres, transport d'huile, etc.....	50 28	
do	Construction d'un brise-lames et d'un débarcadère.....	125 00	
			769 91
	<i>Phare du Havre de Canso.</i>		
Jno. Langley.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....	197 52	
Edward Power	Couverture du pont en toile à voile.....	10 00	
E. Albro et Cie.....	Peinture noire.....	1 70	
A. Roberts	Fret.....	0 51	
			209 73
	<i>A reporter</i>		19,696 60

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report.....</i>		19,696 60
	<i>Phare du Cap Canso.</i>		
Jas. Hanlon	Une année de salaire comme gardien.....		493 76
	<i>Phare du Cap Nord.</i>		
Jno. McKinnon	Une année de salaire comme gardien	395 00	
E. Albro et Cie.....	Pavillon	7 00	
Wm. Boak.....	Chal., chemin et main-d'œuvre, débarq. de provis.	77 50	
T. Walsh et Cie.....	Verre rouge.....	5 00	
R. H. Cogswell.....	Horloge.....	4 00	
Bauld et Reynolds	Bardeaux.....	3 25	
			491 75
	<i>Phare du Cap George.</i>		
Norman Murray.....	Salaire comme gard. du 3 août 1875 au 30 juin 1876.	179 26	
do	Emmag. de provis., \$10.00; défrich. des terr., \$8.00..	18 00	
J. E. Wilson	Pont en fer.....	1 50	
L. Livingstone.....	Fret d'approvisionnements.....	2 00	
J. A. Stewart.....	Poêles et tuyaux.....	14 00	
Cie Manufactur. "Starr"	Réparation et polissage des réflecteurs.....	13 00	
			227 76
	<i>Phare du Cap de Sable.</i>		
Isaac Doane	Une année de salaire comme gardien	474 00	
A. McKay	Main-d'œuvre de fondeurs de fer et matériaux.....	62 04	
Duffus et Cie.....	Peinturage, pension des hommes, char., de prov., etc	40 93	
A. Kenney	Fret d'approvisionnements.....	0 65	
			577 62
	<i>Phare du Cap St. George.</i>		
David Condon	Une année de salaire comme gardien.....	474 00	
R. J. Hart.....	Fret d'approvisionnements.....	6 10	
			480 10
	<i>Phare du Cap Ste. Marie.</i>		
M. Robichau.....	Une année de salaire comme gardien.....	493 76	
A. McKay.....	Quincaillerie et réparation d'ouvrages en fonte.....	51 09	
			544 85
	<i>Phare de l'Ile du Caribou.</i>		
Alex. Munro.....	Une année de salaire comme gardien.....	395 00	
H. H. Fuller et Cie.....	Serrure et clanche	2 75	
Duffus et Cie	Charriage d'approvisionnements, huile, etc.....	16 85	
			414 60
	<i>Phare de l'Ile Carter.</i>		
Jas. Lloyd.....	Une année de salaire comme gardien.....	197 52	
A. D. Smith	Confection de tablettes et doublage	7 00	
J. A. Stewart.....	Poêle, zinc et clous.....	13 90	
W. Chadsey	Fret	0 80	
			219 22
	<i>Phare de Chester.</i>		
Edward Young.....	Une année de salaire comme gardien	395 00	
Geo. Slangewhite.....	Paniers, \$14.40; chaloupe, \$24.00.....	38 40	
Pickford et Black.....	Posage d'une lanterne.....	41 00	
			474 40
	<i>A reporter.....</i>		23,620 66

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		23,620 66
	<i>Phare de Cheticamp.</i>		
E. Briard	Une année de salaire comme gardien	345 64	
P. Robin et Cie.....	Peinture, brosses, lampes, etc	16 07	
			361 71
	<i>Phare de Chebucto Head.</i>		
Edward Johnson.....	Une année de salaire comme gardien.....	395 00	
H. H. Fuller et Cie.....	Quincaillerie.....	3 20	
Malcolm et Johnston.....	Ciment et briques.....	8 65	
T. A. Bishop.....	Réparation de la cheminée.....	9 00	
Conlon Frères.....	Louage de voiture	6 00	
Weatherbee et Graham.....	Rédaction de titre.....	11 50	
Edward Johnson	Peinturage.....	30 00	
			463 35
	<i>Phare du Havre du Pays.</i>		
W. B. Foster.....	Une année de salaire comme gardien	131 67	
Alex. Foster.....	Huit mois et 26 jours comme gardien	290 88	
W. B. Foster.....	Peinturage et main-d'œuvre	37 00	
			459 55
	<i>Phare de la Pointe de l'Eglise.</i>		
J. McLaughlin.....	Une année de salaire comme gardien.....	197 52	
W. Burrill et Cie	Douze galls. d'huile, 45c. \$5.40; halage de prov., \$1.	6 40	
J. A. Stewart.....	Poêle	6 00	
Oscar Davison.....	Fret d'approvisionnements.....	2 35	
			212 27
	<i>Phare du Cap La Ronde.</i>		
C. Lattimore.....	Une année de salaire comme gardien.....		296 28
	<i>Phare de Creighton Head.</i>		
H. H. Creighton.....	Une année de salaire comme gardien	197 52	
do	Fret, camionnage, etc.....	4 00	
E. Albro et Cie	Quincaillerie	2 10	
Stairs, Fils et Morrow.....	Réparations aux cadres de lampe.....	4 00	
			207 62
	<i>Phare de l'Île de la Croix.</i>		
G. E. Smith.	Une année de salaire comme gardien.....	454 28	
C. Burns	Camionnage d'huile, etc	4 00	
A. et H. Creighton.....	Lunette d'approche.....	6 00	
			464 28
	<i>Phare de l'Île du Diable.</i>		
Benjamin Fulker.....	Une année de salaire comme gardien	375 28	
do	Main-d'œuvre pour éprouver la chal. de sauvetage.	5 50	
H. H. Fuller et Cie.....	Corde, serrure, etc	5 62	
			386 40
	<i>Phare de l'Île aux Œufs.</i>		
W. Condon	Une année de salaire comme gardien.....	493 76	
E. Condon.....	Peinturage	25 00	
John Ead	Caïstan.....	20 00	
J. A. Stewart	Poêle, tuyau et grille.....	17 75	
H. H. Fuller et Cie.....	Pelle	1 25	
			557 76
	<i>A reporter</i>		27,029 88

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse,—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report.....</i>		17,029 88
	<i>Phare de l'île au Poisson.</i>		
Joseph White.....	Une année de salaire comme gardien	276 52	
Jas. Cochrane.....	Confection d'un chemin.....	100 00	376 52
	<i>Phare de l'île Flint.</i>		
Benjn. Heney.....	Une année de salaire comme gardien.....	493 76	
Jas. Dempster	Châssis	24 50	
T. Cecom	Peinturage.....	20 00	
E. Albro et Cie.....	Chaloupe.....	25 00	563 26
	<i>Phare de la Pointe du Fort.</i>		
S. T. N. Sellon.....	Une année de salaire comme gardien.....	237 00	
J. A. Stewart.....	Poêles, etc.....	10 50	
N. D. Sellon.....	Papier-tenture, et ajustage du tuyau.....	5 70	
B. O'Neill et Cie.....	Trous de tuyaux en pierre.....	1 30	254 50
	<i>Phare de l'île George.</i>		
Robt. Ross.....	Salaire comme gardien du 18 janvier au 30 juin 1876, à \$150.....	67 25	
D. H. Pitts.....	92 gallons d'huile, à 20 cts.....	18 40	
J. A. Stewart	Poêle et tuyau.....	24 83	
Lewis Wilson.....	Ouvrages de forgeron.....	1 90	
E. Albro et Cie.....	Serrure, etc.....	1 20	
E. Johnson.....	Chaloupe.....	27 00	
R. H. Cogswell.....	Horloge.....	3 50	144 08
	<i>Phare des Grands Défilés.</i>		
L. McNeil.....	Une année de salaire comme gardien.....	118 52	
C. J. Campbell.....	Huile.....	23 75	
Alex. McDonald.....	Fret d'approvisionnements.....	9 30	
Brown, Frères et Cie.....	Vitrage, réparations à la lanterne, etc.....	6 45	
J. E. McNeil.....	Tablettes, peinture, etc.....	34 98	193 00
	<i>Phare de l'île Verte.</i>		
Wm. Duann.....	Une année de salaire comme gardien.....	493 76	
H. H. Fuller et Cie.....	Ferronnerie.....	17 86	
E. Chanteloup	Nouvel appareil d'éclairage.....	856 63	
Reid et Cie	Charriage do.....	2 00	
J. W. Allan	Bois de construction.....	44 76	
A. McLeod et Cie.....	Pension des menuisiers, \$42.00; bois de construction et ferronnerie, \$28.04.....	70 04	
L. Livingstone.....	Fret	8 00	
J. Dempster	Châssis et vitrage.....	24 15	
W. H. Tully.....	Bois de construction.....	8 25	
S. Vigneau.....	Finir les chambres, bâtir un hangar, etc.....	162 90	
E. Albro et Cie.....	Boutons de porte.....	0 20	
T. Walsh et Cie.....	Verre.....	5 50	
R. H. Cogswell.....	Horloge.....	5 00	1,699 05
	<i>Phare du Rocher au Goëland.</i>		
Wm. Hayden.....	Une année de salaire comme gardien.....	395 00	
W. Chadsey	Fret d'approvisionnements.....	0 60	395 60
	<i>A reporter.....</i>		30,655 89

ÉTAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		30,655 89
	<i>Phare de Guysboro.</i>		
G. S. Peart.....	Une année de salaire comme gardien.....	217 28	
do	Peinturage du phare, \$4.50; fret et provisions, \$2.75.....	7 25	224 53
	<i>Phare de l'île Guion.</i>		
Edw. Johnson.....	Chaloupe et rames.....		37 00
	<i>Phare d'Horton Bluff.</i>		
C. E. Rathbun.. ..	Une année de salaire comme gardien.....	246 88	
do	Peinturage, chaux, etc	4 60	251 48
	<i>Phare d'Ironbound.</i>		
Enos Wolf	Une année de salaire comme gardien.....	355 52	
J. Eisenhauer.....	Chaloupe.....	22 00	377 52
	<i>Phare d'Ingonish.</i>		
L. McDougall.....	Une année de salaire comme gardien	414 76	
E. Albrot et Cie.....	Ferronnerie.....	16 40	
H. H. Fuller et Cie.....	do	1 20	
E. Boutellier	Fret d'approvisionnements.....	3 25	
J. A. Stewart.....	Poêle et tuyau.....	28 15	
T. Doherty	Brouette.....	4 50	468 26
	<i>Phare du havre Isaac.</i>		
C. W. Bigby.....	Une année de salaire comme gardien.....	197 52	
do	Allocation pour combustible, \$5; creusage d'un puits, camionnage, etc., \$46.75.....	51 75	
H. H. Fuller et Cie.....	Tôle, zinc et clous.....	1 70	
J. McNeil.....	Fret de l'huile.....	3 40	254 37
	<i>Ile du Jersiais.</i>		
Simon Babin.....	Une année de salaire comme gardien	296 28	
Isidore LeBlanc.....	Réparations aux lampes, réservoirs, etc.....	13 74	
S. Vigneau	Réparation, peinture du phare.....	235 29	545 31
	<i>Phare de l'île Kidstone.</i>		
D. McRae	8½ mois de salaire comme gardien.....	137 94	
Alex. McDonald	Fret d'approvisionnements.....	9 30	
C. J. Campbell	Creusage d'un puits	25 00	
J. A. Stewart.....	Poêle, zinc, clous, etc.....	11 25	
J. & R. B. Seeton	Quaiage d'approvisionnements.....	3 18	186 67
	<i>Phare de Lingan Head.</i>		
James Quinn	Une année de salaire comme gardien	209 86	
Anthony Peters.....	Fret d'approvisionnements	3 12	
R. J. Ingraham	Poêle et tuyau.....	10 50	
Thos. Lee	Prendre soin du phare du 1er juillet 1874 au 16 no- vembre 1874—4½ mois.....	25 00	
Jas. Quinn.....	Camionnage, etc., de provisions.....	5 25	253 73
	<i>A reporter</i>		33,254 76

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		33,254 76
	<i>Phare de Liscomb.</i>		
Seth Crooks.....	Une année de salaire comme gardien ..	345 64	
do	Peinture du phare.....	10 00	
H. H. Fuller et Cie.....	Grosse toile.....	3 00	
A. et H. Creighton.....	Lunette d'approche.....	6 00	364 64
	<i>Little Hope.</i>		
Alex. McDonald.....	Une année de salaire comme gardien ..	493 76	
A. McKay.....	Réparation d'ouvrages en fonte, etc ..	145 62	
Doull and Miller.....	Main-d'œuvre et réparation du débarcadère.....	72 30	
E. Albro et Cie.....	Poêle.....	14 00	725 68
	<i>Phare de Liverpool.</i>		
Chas. Firth.....	Une année de salaire comme gardien.....	395 00	
Doull et Miller.....	Halage d'approvis., main-d'œuvre au chemin, etc...	29 75	
E. Albro et Cie.....	Peinture.....	50 00	474 75
	<i>Phare de Louisburg.</i>		
L. Kavanagh.....	Une année de salaire comme gardien ..	454 28	
E. Cann.....	Fret d'approvisionnements.....	4 55	
Wm. Barron.....	Camionnage d'huile et d'approvisionnements.....	4 00	462 83
	<i>Phare de la Pointe Basse.</i>		
J. G. Peters.....	Une année de salaire comme gardien.....	454 28	
do	Réparations et revêtement en pierre des égouts ..	17 00	471 28
	<i>Phare de Lunenburg.</i>		
Jno. A. Ernst.....	Une année de salaire comme gardien.....	296 28	
C. Burns.....	Bardeaux, clous, chaînes, etc.....	8 05	304 33
	<i>Phare de Main-à-Dieu.</i>		
J. Burke.....	Une année de salaire comme gardien.....	296 28	
P. W. Burke.....	Fret de provisions.....	5 25	
J. P. Mott.....	Chaux.....	3 00	
J. Burke.....	Main-d'œuvre, déchargement d'huile.....	4 00	308 53
	<i>Phare de Margaretsville.</i>		
William Early.....	Une année de salaire comme gardien.....	227 12	
J. A. Stewart.....	Poêle.....	10 50	
J. C. Halliburton.....	Tuyau.....	3 55	241 17
	<i>Phare de la baie Marguerite.</i>		
Albert Pearl.....	Une année de salaire comme gardien.....	493 76	
do	Const., d'un portique, barriques, poulies, cordes, etc.	52 28	
C. Burns.....	Fret d'approvisionnements.....	8 00	
H. H. Fuller et Cie.....	Quincaillerie, poudre, etc.....	25 06	
W. H. Tully.....	Bois de construction.....	19 58	
T. Walsh et Cie.....	Verre rouge.....	3 00	
R. H. Cogswell.....	Télescope.....	8 00	609 68
	<i>A reporter</i>		37,217 65

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-
Ecosse — *Suite.*

	<i>Report</i>	\$ cts.	\$ cts.
			37,217 65
<i>Phare de Margaree.</i>			
J. McFarlane	Une année de salaire comme gardien.....	395 00	
do	Réparations au phare et magasin, construction de cheminée et pension des ouvriers.....	201 47	
E. Albro et Cie.....	Quinze livres de clous	0 90	
W. Roberts	Poulies	3 00	
T. W. Offen	Poulies	3 36	
E. Johnson	Chaloupe et rames	37 00	
A. Hawley.....	Fret d'approvisionnements.....	3 40	
H. H. Fuller et Cie.....	Quincaillerie	13 01	
N. C. McKeen.....	Allocation pour réparations.....	150 00	
J. A. Stewart.....	Poêle et tuyau.....	13 70	
			820 84
<i>Phare de la Baie Mahone.</i>			
Abram Zinc	Une année de salaire comme gardien.....	246 88	
C. Burns.....	Câble, chaux et déchargement de provisions.....	18 45	
			265 33
<i>Phare de l'Île de Moser</i>			
Henry Moser.	Une année de salaire comme gardien.....	444 40	
do	Réparation et peinture du phare	42 20	
			486 60
<i>Phare de la Pointe McKenzie.</i>			
D. J. McKay	Une année de salaire comme gardien.....	158 00	
J. S. Murray.....	Arpentage de terrain.....	15 00	
J. R. Irish.....	Clous, emmagasinage et réparations de tablettes...	10 30	
W. R. Irish.....	Réparations et vitrage de la lanterne.....	9 00	
Alex. McDonald.....	Fret d'approvisionnement.....	9 30	
H. H. Fuller et Cie.....	Quincaillerie	1 20	
			202 80
<i>Phare de la Plage Meagher.</i>			
Edward Horne.....	Une année de salaire comme gardien.....	395 00	
do	Payé pour main-d'œuvre au brise-lames	818 60	
do	Bordage, couverture et goudronnage de piliers.....	50 00	
D. P. Rockwell	Billots, bois de construction, main-d'œuvre, etc.....	1,741 10	
D. Waddell	Pierre, main-d'œuvre, etc	2,133 00	
Cie Maritime, Chebuctou	Services d'un remorqueur	15 00	
Lawson, Harrington et Cie	do do	12 00	
W. H. Tully	Bois de service.....	7 24	
H. H. Fuller et Cie.....	Marteau	4 00	
J. Masher	Construction d'un revêtement.....	1,120 83	
McIntosh et McInnes.....	Planches d'épinette	5 47	
Lewis Wilson.....	Ouvrages de forgeron.....	29 61	
D. Timmins.	Vingt cordes de bois de chauffage	100 00	
			6,431 85
<i>Phare de la Pointe Mullin.</i>			
Z. Mullins.....	Une année de salaire comme gardien.....	100 00	
do	Réparations des lampes	2 47	
John Maskell.	Fret et camionnage d'approvisionnement.....	8 00	
			110 47
<i>A reporter</i>			45,535 54

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		45,535 54
	<i>Phare Meteghan.</i>		
L. C. Comeau	Salaire comme gardien depuis le 12 novembre 1875, au 30 juin 1876	63 31	
Oscar Davison	Fret d'approvisionnements	14 00	
J. Chute	Chang. des marches et prolong. de la plateforme ..	11 87	
E. Albro et Cie	Zinc	1 36	
H. H. Fuller et Cie	Quincaillerie	7 16	
			97 70
	<i>Phare de l'Île du Nègre.</i>		
J. McKinnon	Une année de salaire comme gardien	197 52	
Alexander Perry	Fret et réparations	2 92	
Avery, Brown et Cie	Achèvement d'une habitation	100 00	
L. Nickerson	Peinturage du phare	10 00	
			310 44
	<i>Phare de Canso Nord.</i>		
G. McKay	Une année de salaire comme gardien	454 28	
James Dempster	Croisées	3 05	
H. H. Fuller et Cie	Quincaillerie	2 40	
Duffus et Cie	Bois et menuiserie	15 01	
			474 74
	<i>Phare de l'Île Ouétiqne.</i>		
C. Sampson	Une année de salaire comme gardien	345 64	
do	Chaloupe et creusage d'un puits	37 50	
			383 14
	<i>Phare de Parrsboro.</i>		
J. H. Newcomb	Une année de salaire comme gardien	335 76	
do	Réparation de brise-lames, \$66.84 ; poêle, tuyaux, etc., \$6.73	73 57	
			409 33
	<i>Phare de la Pointe Peggy.</i>		
W. Crooks	Une année de salaire comme gardien	345 64	
do	Peinturage du phare	10 00	
			355 64
	<i>Phare Pictou.</i>		
R. E. Lowden	Neuf mois de salaire comme gardien	340 71	
J. D. Lowden	Trois do do	98 75	
do	Construc. d'une grange, réparat. au mur du phare ..	162 00	
			601 46
	<i>Phare de l'Île de Pictou.</i>		
Andrew Hogg	Une année de salaire comme gardien	454 28	
do	Réparations à la lanterne après l'incendie.	57 55	
do	Peinturage et fret d'approvisionnements	27 00	
			538 83
	<i>Phare de l'Île Pomket.</i>		
Jno. Atwater	Une année de salaire comme gardien	345 64	
H. H. Fuller et Cie	Quincaillerie	1 78	
			347 42
	<i>A reporter</i>		49,054 24

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		49,054 24
	<i>Phare de la Pointe Tupper.</i>		
J. McDonald.....	Une année de salaire comme gardien.....	246 88	
do	Creusage et maçonnerie du puits.....	34 80	281 68
	<i>Phare du Port Hood.</i>		
Thos. Power	Une année de salaire comme gardien		276 48
	<i>Phare du Port l'Ebert.</i>		
Martin Lisk.....	Une année de salaire comme gardien.....	100 00	
N. R. Freeman.....	Arpentage de terrain, plans, etc.....	9 50	
W. Chadsey	Fret d'approvisionnements.....	0 40	109 90
	<i>Phare du Port Medway.</i>		
Elson Perry	Une année de salaire comme gardien.....	256 76	
do	Charriage des approvisionnements	2 00	258 76
	<i>Phare du Port Mouton.</i>		
R. J. Smith	Une année de salaire comme gardien.....	296 28	
do	Construc. d'un débarcadère et d'un chemin à lisses.	123 55	
do	Reconstruction de la jetée.....	20 25	440 08
	<i>Phare du Port Williams.</i>		
Jas. M. Dunn	Une année de salaire comme gardien.....	256 76	
Chipman Bros.....	Bois, quincaillerie et main-d'œuvre.....	7 75	264 51
	<i>Phare Pubnico.</i>		
M. Amero	Une année de salaire comme gardien.....		237 00
	<i>Phare de la Pointe Aconi.</i>		
George Bonner.....	Une année de salaire comme gardien.....	148 12	
do	Creusage d'un puits, \$34.00; char. des approv., \$6.50.	40 50	188 62
	<i>Phare Pugwash.</i>		
R. F. Bent.....	Une année de salaire comme gardien.....	296 28	
do	Réparations à la pierre, repeinture des lampes, etc.	17 20	
Alex. Walsh.....	do à la chaloupe, échelle, etc.....	5 50	
Elias King.....	Boulons taraudés, fer pour la chaloupe.....	2 20	
R. F. Bent.....	Payé pour fret, badigeonnage, etc	3 10	
Jno. Maskill.....	Fret et charriage.....	8 50	332
	<i>Pointe de Pile de Sable.</i>		
Wm. Morrison	Une année de salaire comme gardien.....	588 00	
Jno. Hunter.....	Tourniquets en cuivre, tuyaux etc	2 38	
E. Chanteloup	Cuvettes à l'huile avec becs, \$93.20; réparation de lampes, \$3.50.....	96 70	
	<i>A reporter.....</i>	687 08	51,444 05

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares etc., dans la Nouvelle-Ecosse.— Suite.

	<i>Report</i>	\$ cts. 687 08	\$ cts. 51,444 05
<i>Phare de l'Île du Sable.—Suite.</i>			
E. Albro et Cie.....	Cheminées, toits, vernis, etc.....	171 85	
P. Grant et Cie.....	Tissus en herbe, coutil, corde, etc.....	12 64	
E. Moseley.....	Main-d'œuvre et matériaux pour hangar à l'huile....	178 84	
J. E. Butler.....	Mâts de pavillons.....	4 50	
Lawson, Harrington et cie.....	Huile.....	337 00	
H. H. Fuller et Cie.....	Quincaillerie et câble.....	30 35	
J. A. Stewart.....	Poêles et tuyau.....	45 30	
R. H. Cogswell.....	Horloge.....	4 00	
			1,471 56
<i>Phare de Sambro.</i>			
Wm. Gilkie.....	Trois mois de salaire comme gardien.....	98 75	
Jos. Gilkie.....	Six do do.....	197 50	
Alfred Gilkie.....	Quatre do do.....	130 98	
E. Albro et Cie.....	Cercles et rivets.....	5 90	
Isaac Melvin.....	Barillet à eau.....	6 00	
Richard Innes.....	30 cordes de bois à \$6.00.....	180 00	
			619 13
<i>Phare de la Pointe de Sable.</i>			
J. Mundell.....	Une année de salaire comme gardien.....		395 00
<i>Phare de Scatterie.</i>			
J. McLean.....	Salaire comme gardien du 1er juillet au 8 sept. 1875.....	151 39	
Jas. W. Brown.....	do du 8 septembre 1875 au 30 juin 1876.....	399 74	
P. W. Burke.....	Fret d'approvisionnements.....	5 50	
H. H. Fuller.....	Quincaillerie.....	4 40	
J. P. Mott.....	Chaux.....	3 00	
John Pope.....	Fret.....	10 00	
Jas. W. Brown.....	Déchargement et halage d'approvisionnements.....	5 90	
			579 03
<i>Phare de l'Île au Phoque.</i>			
T. C. Crowell.....	Une année de salaire comme gardien.....	474 00	
do.....	Allocation pour grange, forge et outils.....	125 00	
J. Dempster.....	Châssis et vitrage.....	37 18	
A. McKay.....	Réparations à l'horloge.....	48 10	
W. H. Tully.....	Bois de construction.....	5 94	
P. Grant et Cie.....	Tissus en herbe et fil.....	5 01	
Avery, Brown et Cie.....	Echelles et supports pour réservoirs.....	8 00	
do.....	Fret de châssis et vitres.....	2 75	
			705 98
<i>Phare de Shelburne.</i>			
M. McKenna.....	Une année de salaire comme gardien.....	474 00	
J. W. Allen.....	Planches et bois de service.....	247 96	
B. O'Neil.....	Briques.....	20 00	
H. H. Fuller et Cie.....	Quincaillerie, cordage, etc.....	75 16	
Neal White et Cie.....	Main-d'œuvre et mat. pour réparations de phare..	38 61	
John Purdy.....	Fret d'approvisionnements.....	1 70	
H. Kenny.....	do bois de construction.....	100 00	
R. H. Cogswell.....	Télescope.....	8 00	
J. P. Mott.....	Chaux.....	24 00	
G. McKenna.....	Réparat. aux lampes, nettoyage des réservoirs, etc.	7 95	
Robt. Lockyer.....	Sable pour maçonnerie.....	6 00	
	<i>A reporter</i>	1,003 38	55,214 75

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report.....</i>	1,003 38	55,214 75
	<i>Phare de Shelburne—Suite.</i>		
Mackay et Cie.....	Bois de construction, bardeaux et lattes.....	119 69	
E. Albro et Cie.....	Quincaillerie.....	9 96	
J. Hogan et fils.....	Bois de construction.....	7 68	
J. A. Christie.....	A compte de réparations.....	400 00	1,540 71
	<i>Phare de l'Île Stoddart.</i>		
J. C. Cunningham.....	12 jours d'ouvrage, à \$2.00.....	26 00	
Wm. Robinson.....	Ouvrage de forgeron.....	1 50	
Bauld et Reynolds.....	Bardeaux.....	13 25	
P. Grant et Cie.....	Flanelle, essuie-mains, etc.....	4 08	
M. Wrayton.....	Vitrage et lattage.....	12 25	
Weatherbee et Graham.....	Préparation de titre.....	11 50	68 58
	<i>Phare du havre de Shelburne.</i>		
Edward Goodie.....	Une année de salaire comme gardien.....	197 52	
do.....	Matériaux et constr. d'une clôture autour du phare.....	106 00	
John Purdy.....	Fret d'approvisionnements.....	1 00	304 52
	<i>Phare de la Pointe Spencer.</i>		
W. Spencer.....	Une année de salaire comme gardien.....	100 00	
Daniel Kent.....	Fret et camionnage d'approvisionnements.....	3 95	103 95
	<i>Phare de Ste. Anne.</i>		
J. Morrison.....	Six mois de salaire comme gardien.....	69 12	
A. B. Morrison.....	Six do do.....	69 12	
Wm. Ross.....	Goudron et poix.....	1 93	140 17
	<i>Phare de St. Paul.</i>		
E. Albro et Cie.....	Guindaux, câble, poulies, etc.....	29 28	
J. A. Stewart.....	Poêle de cuisine et ustensiles.....	46 00	
A. McKay.....	Réparations à l'horloge, etc.....	146 55	
Wm. Roberts.....	Grandes poulies, etc.....	6 00	
Wm. Condon.....	Chaloupe.....	20 00	
H. H. Fuller et Cie.....	Quincaillerie.....	19 20	
P. Grant et Cie.....	Outil pour lit et fil.....	20 30	
R. H. Cogswell.....	Télescopes.....	16 00	303 33
	<i>Phare de Sydney Bar.</i>		
G. Nunn.....	Une année de salaire comme gardien.....	246 88	
do.....	Peinturage et réparations.....	17 83	264 71
	<i>Phare de Sissiboo.</i>		
B. Amero.....	Une année de salaire comme gardien.....		197 52
	<i>Phare du havre de Walton.</i>		
Timothy Parker.....	Une année de salaire comme gardien.....	100 00	
do.....	Coupe de bois, \$13.05 ; fret d'approvision. \$3.23....	16 28	116 28
	<i>A reporter.....</i>		58,254 52

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		58,254 52
	<i>Phare de Westport.</i>		
J. D. Suthern.....	Une année de salaire comme gardien.....	296 28	
J. Dempster	Châssis, vitrage, etc.....	11 10	307 38
	<i>Phare de Whitehead.</i>		
James Dillon	Une année de salaire comme gardien.....	503 64	
W. H. Tully	Bois.....	13 75	517 39
	<i>Phare de Yarmouth.</i>		
J. H. Doane	Une année de salaire comme gardien.....	784 00	
do	Réparations au quai et hâlage du lest.....	50 27	
W. K. Clements	Pavillon, mât de pavillon, etc.....	14 91	849 18
	<i>Phare du havre de Yarmouth.</i>		
Joshua Doane.....	Une année de salaire comme gardien.....	345 64	
do	Allongement des palans	19 28	364 92
	<i>Phare de la baie Tor.</i>		
Joseph Delorey.....	Salaire comme gardien, du 10 avril au 30 juin 1876.	54 94	
William Webber.....	Gardien temporaire du phare et emmagasinage de l'huile.....	8 00	
H. H. Fuller et Cie.....	Peinture noire.....	1 00	
Isinah Fongue.....	Transp. d'huile en chaloupe, fret des approvisionn.	10 25	74 19
	<i>Phare de la jetée Brooklyn.</i>		
J. Gardner	Allocation pour une année de surveillance et huile.	182 50	
T. Walsh et Cie	Verre vert.....	1 00	183 50
	<i>Phare de l'île Betty.</i>		
P. Christian	Dix mois de salaire comme gardien.....	414 60	
John Hunter.....	Fontes en cuivre et main-d'œuvre.....	3 60	
George Jollimore	Garde du phare pendant dix-neuf jours à \$2 par jour.....	38 00	
William Barry	Fret d'approvisionnements.....	5 00	
A. McKay	Réparation de lampe, cadre et arbre de couche.....	18 75	
James Dempster	Portes	6 00	
D. Smith	Transport des approvisionnements.....	15 00	
J. A. Stewart.....	Poêle et tuyau.....	9 87	
D. H. Pitts	Fret d'approvisionnements.....	17 00	
Martin Walsh.....	do do	1 00	
R. H. Cogswell.....	Télescope et horloge.....	12 50	541 32
	<i>Phare flottant de Barrington.</i>		
J. R. Kenny	Une année de salaire comme gardien.....	496 24	
do	Chaloupe.....	10 00	
William Robertson.....	Réparations de forgeron.....	8 25	
P. Grant et Cie.....	Coton et essuie-mains.....	4 35	
E. Albro et Cie	Vernis	1 35	
L. Wilson	Réparations de forgeron.....	0 60	
	<i>A reporter</i>	520 79	51,092 40

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-
Ecosse.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>		520 79	61,092 40
<i>Phare flottant de Barrington.—Suite.</i>			
G. C. Newcomb.....	Réparations à la roue.....	4 00	
H. H. Fuller et Cie.....	Pelles et baquet à charbon	6 50	
Hernac Kelly.....	Fret d'approvisionnements.....	0 75	
Forsyth et Cie.....	Réparations à la boîte aux médicaments.....	4 70	
			536 74
<i>Phare flottant "J. H. Nickerson".</i>			
Lewis Wilson.....	Ouvrages de forgeron.....		198 11
<i>Compte général.</i>			
L'hon. J. L. Shannon.....	Loyer du quai et des hangars, du 1er avril 1875 au 30 juin 1876.....	1,675 00	
C. Neal	Main-d'œuvre, charriage, etc.....	1,662 20	
E. Moseley	Main-d'œuv., \$48.00; bois, \$16.57; table à lampe, \$14.....	78 57	
W. Murray.....	Brouettes.....	44 00	
H. Haverstock.....	Caisses d'emballage.....	153 60	
Bureau de poste d'Halifax	Frais de port, etc.....	254 29	
E. Albro et Cie.....	Quincaillerie et fournitures de navires.....	4,280 72	
P. Grant et Cie.....	Coton, essuie-mains, flannelle, etc.....	654 72	
J. S. Belcher	Fret.....	2 50	
S. W. Marvin.....	Approvisionnements de ferblantiers et réparations.....	1,285 93	
Cie. du Citizen d'Halifax.	Annonces, \$97.00; abonnement, \$10.00.....	107 33	
Lig. tél. "Western Union"	Télégrammes.....	353 46	
Robin Allen.....	Poudre à polir.....	344 81	
Goëlette "Lizzie".....	Fret sur tourniquet en fer et cage à balise pour Cow Ledge	50 00	
Clark et Stackhouse	Erection et placement d'un tourniquet en fer et balise, Cow Ledge.....	1,357 86	
Usines Taylor.....	Essieu de balise, cage en fer, etc.....	661 65	
W. J. Fraser.....	Loyer de quai	280 00	
W. Chadsey.....	Fret.....	3 55	
J. A. Stewart.....	Rés. à l'huile, \$612.50; réparations et tuyaux, \$14.03.....	626 53	
A. Lawson.....	Annonces.....	105 00	
T. et E. Kenny.....	Charbon pour les sifflets d'alarme par "Newfield".	1,003 91	
J. Melvin.....	Tonnellerie, caisses, barillets, etc.....	152 60	
Trésor. de la cité, Halifax	Une année de taxes.....	156 98	
Aqueduc d'Halifax.....	Taxes de l'eau.....	35 00	
H. W. Johnston.....	Frais de route.....	54 59	
G. Davison et Cie.....	Lampes et cheminées.....	10 80	
J. Fleming.....	Rames et avirons.....	44 70	
P. Walsh et Cie.....	Mastic et vitres.....	5 75	
E. Swaine.....	Fret d'approvisionnements.....	49 90	
Robt. McConnell.....	Annonces.....	3 50	
Wm. Elder.....	do	18 00	
J. K. Gould.....	Munitions pour signaux d'alarme.....	2,064 55	
A. McKay.....	Réparations à la lanterne	253 80	
do	Enlèvement du vieux sifflet d'alarme, \$18.00; fontes et métal, \$16.84.....	34 84	
L. R. Kaye	Remisage de l'huile.....	125 94	
C. Armand	Annonces et impressions.....	347 79	
C. Dwyer	Remisage et charriage.....	3 15	
F. A. Fitzgerald et Cie.	41,435½ gallons d'huile à 28½c.....	11,809 12	
do	12,264 do 27c.....	3,311 30	
Flewelling, Anderton et Cie.....	Peinturage du toit.....	8 00	
J. E. Wilson.....	Pontages en fer.....	4 50	
W. H. Tully.....	Bois.....	26 26	
E. C. Fairbanks.....	Plans et devis pour bidons à l'huile.....	5 00	
E. Morrison et Cie.....	Quaiage	3 44	
<i>A reporter</i>		33,515 14	61,827 35

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

	Report.....	\$ cts. 33,515 14	\$ cts. 61,827 25
<i>Compte général.—Suite.</i>			
J. Conlon.....	Foin pour emballage.....	5 00	
North Sydney <i>Herald</i>	Annonces.....	27 00	
F. W. Fishwick.....	Fret d'express.....	3 40	
J. Blagdon.....	Battage de pieux, quai de la Tête Blanche.....	71 10	
L. Wilson.....	Ouvrage de forgeron.....	209 08	
Cie. de houil. Intercolon.....	Charbon pour sifflet-d'alarme.....	900 00	
S. Cunard et Cie.....	Sacs à charbon.....	75 00	
J. Duggan et fils.....	Huile.....	4 75	
Willis et Mott.....	Annonces.....	29 00	
Blackader Frères.....	do.....	99 75	
R. H. Cogswell.....	Compas et réparations.....	8 40	
Jas. Barnes.....	Annonces.....	200 50	
Bauld et Reynolds.....	Bardeaux.....	6 00	
A. et H. Creighton.....	Papeterie.....	14 62	
J. Findlay.....	Main-d'œuvre, construction de chaloupes.....	164 00	
Forsyth et Cie.....	Eponges, \$38.65; caisse de médecine, \$34.00.....	72 65	
McIntosh et McInnes.....	Bois de construction pour chaloupe.....	71 25	
E. Young.....	Courbes de chaloupe.....	9 95	
J. P. Mott.....	Savon, chaux, etc.....	742 50	
J. et R. B. Seeton.....	Quaiage.....	0 81	
Cie manufacturière Starr.....	Réparations aux réflecteurs.....	33 50	
R. J. Fraser.....	Eprouver l'huile.....	8 00	
St. Jean Freeman.....	Annonces.....	53 00	
Conlon Frères.....	Louage de voiture et d'un cheval.....	35 50	
E. McDonald.....	Fret sur approvisionnements.....	22 30	
M. Devan.....	Bois de service et courbes.....	12 00	
T. W. Bateman.....	Cadenas en cuivre.....	9 00	
<i>Church Chronicle</i>	Annonces.....	42 25	
W. E. Weir.....	Cheminées et becs de lampes.....	1,930 49	
<i>Provincial Wesleyan</i>	Annonces.....	2 00	
<i>News of the Week</i>	do.....	2 00	
J. D. Potter.....	Cartes.....	9 17	
T. J. Bentley.....	Rames.....	110 40	
J. S. Maclean et Cie.....	Fret sur sacs à charbon.....	42 20	
Pile et Cie.....	Sacs à charbon (£187 10s).....	912 49	
A. et W. M. McKinlay.....	Arpentage et plans, terrain du phare et de l'hôpital Sydney.....	31 00	
Lawson, Harrington et Cie.....	Service d'un remorqueur.....	24 00	
T. P. Connolly.....	Papeterie.....	46 12	
A. Stephen et Fils.....	Seaux, \$19; balais, \$30.....	49 00	
Ellis et Armstrong.....	Annonces.....	29 75	
M. Phelan.....	Transport et arrimage de charbon.....	150 00	
J. Hogan et Fils.....	Echelles.....	10 70	
Cie d'assurance Royale Canadienne.....	Assur. sur provisions emmagasinées jusqu'au 29 juin '77.....	60 00	
S. Townsend.....	Treuil.....	20 00	
Département des terres de la Couronne.....	Copies des actes de cession, plans, etc.....	3 00	
R. P. et W. F. Starr.....	Charbon pour sifflet-d'alarme.....	2,118 00	
H. H. Fuller et Cie.....	Quincaillerie, peintures, huile, pinceaux, etc.....	2,305 69	
E. Johnson.....	Chaloupe et rames.....	28 00	
J. H. Kendrick.....	Une année de salaire comme surintendant.....	1,176 00	
do.....	Déboursés généraux.....	250 00	
do.....	Frais de route.....	604 26	
Receveur-Général.....	Fonds de retraite.....	485 90	
Burrill, Johnson et Cie.....	Répar. à la chaudière de rechange du sifflet d'alarme.....	540 00	
Total, entretien.....			47,385 62
			\$109,212 87

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
ETABLISSEMENTS DE SECOURS.			
ST. PAUL.			
S. C. Campbell.....	Une année de alaire.....	588 00	
Chaloupiers (cinq).....	Une année de gages.....	1,250 00	
E. Albro et Cie.....	Corde, quincaillerie, outils, etc.....	78 82	
J. E. Butler.....	Rames.....	42 00	
James Dempster.....	Cadres de châssis.....	37 75	
Esson et Cie.....	Provisions.....	462 06	
Archibald et Cie.....	do.....	139 47	
do.....	Chaloupe à Ingonish avec dépêches.....	20 00	
do.....	Fret \$50.00; avoine et foin, \$128.65.....	178 65	
H. H. Fuller et Cie.....	Quincaillerie, corde, toile.....	225 42	
E. Moseley.....	Réparations aux bâtisses.....	401 00	
C. et W. Anderson.....	Épiceries.....	25 32	
R. H. Cogswell.....	Télescope.....	11 00	
Forsyth et Cie.....	Réparation d'une caisse de médecines.....	16 40	
McIntosh et McInnes.....	Bois de construction.....	54 35	
W. McFabridge.....	Chaîne d'ancre.....	212 62	
			3,742 86
SCATTERIE.			
Esson et Cie.....	Provisions.....		32 37
ILE AU PHOQUE.			
T. C. Crowell.....	Octroi pour l'entretien de l'établissement de secours pour l'année expirée le 30 juin 1875.....	120 00	
do.....	Octroi pour l'entretien de l'établissement de secours pour l'année expirée le 30 juin 1876.....	120 00	
			240 00
ILE AU SABLE.			
			4,015 23
H. W. Johnston.....	Une année de salaire du personnel.....	3,150 14	
Receveur-Général.....	Taxe sur le salaire du surintendant.....	5 00	
W. Barron.....	Provisions.....	375 91	
Esson et Cie.....	Fleur, épiceries et provisions.....	1,216 61	
Isaac Melvin.....	Barils.....	35 00	
W. H. Tully.....	Planches et bardeaux.....	158 70	
E. Mosley.....	Bois de constr. et ouvr. de charpentier aux bâtisses..	329 28	
George Piers.....	Nourriture de cochons.....	31 50	
H. H. Fuller et Cie.....	Cuir, harnais et quincaillerie.....	165 05	
J. Conlon.....	Avoine, graines de mil etc.....	55 33	
P. Grant et Cie.....	Vêtements, \$172.95; sacs, \$20.80.....	193 75	
A. et H. Creighton.....	Papeterie.....	5 31	
J. W. Allan.....	Bois de construction.....	344 25	
W. Williams.....	Main-d'œuvre pour bâtisses.....	135 00	
W. et A. Nauffs.....	Avoine et pommes de terre de semence.....	115 75	
J. E. Lawlor.....	Taureau Durham, \$60.00; quincaillerie, etc. \$21.31.	81 31	
M. A. Ross.....	Verrat.....	17 00	
James Anderson.....	Jougs.....	21 00	
E. Albro et Cie.....	Quincaillerie.....	28 81	
M. F. Eagar.....	Médecines et houblon.....	53 70	
Forsyth et Cie.....	Graines de jardin.....	15 68	
R. H. Cogswell.....	Télescope et réparations.....	18 50	
H. W. Johnston.....	Payé à compte de la construction du refuge des marins et du magasin à l'huile.....	500 00	
P. Grant et Cie.....	Pour remplacer les vêtements fournis aux marins naufragés.....	150 00	
			7,202 58

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

" LA CANADIENNE."		\$ cts.	\$ cts.
Jas. Hefler.....	Lest	10 00	
J. J. Scriven.....	l'ain	5 40	
E. Albro et Cie.....	Quincaillerie, corde, haussière, métal, etc.....	546 35	
D. McPherson.....	Réparations, 296 jours, \$799.20; main-d'œuvre, planchéage, etc., \$121.33.....	920 53	
Lawson, Harrington et Cie.....	Services d'un remorqueur.....	30 00	
T. J. Bentley.....	Nouveaux espars.....	365 25	
Chebucto Marine R.R. Co.....	Loyer de la cale.....	83 70	
A. McDonald.....	Un mois de salaire comme gardien du navire, \$32; pension, \$17.71	49 71	
Wallace et Balcolm.....	Faïencerie.....	55 90	
A. W. Hart.....	Ancre.....	49 00	
Jas. Major.....	Main-d'œuvre à bord.....	3 75	
A. McKay.....	Matériaux pour et réparations au cabestan.....	151 33	
Pat. Hayes.....	Main-d'œuvre à bord.....	3 00	
Geo. Flowers et fils.....	Réparations des voiles.....	68 00	
W. et A. Nauffts.....	Provisions.....	18 00	
Mathew Owens.....	Futailles.....	4 15	
P. Judge.....	Eau.....	2 40	
Baxter Frères.....	Miroir, serrure, etc.....	6 75	
Wm. Roberts.....	Dégréement et grément.....	217 90	
S. W. Marvin.....	Plombage, ferblanterie, etc.....	89 13	
Jas. McDaniel.....	Bois de chauffage.....	3 25	
T. W. Offen.....	Poulies.....	52 18	
C. et W. Anderson.....	Provisions.....	57 09	
S. H. Griffin.....	Passage de quatre marins, Sydney à Halifax.....	16 00	
Jas. Kelly.....	Bœuf.....	7 40	
T. Casey.....	do	23 60	
Alexander Moir.....	Croc à poulie.....	41 87	
Lewis Wilson.....	Ouvrage de forgerons.....	219 78	
H. H. Fuller et Cie.....	Quincaillerie, peinture, vernis, etc.....	161 03	
T. Walsh et Cie.....	Vitrage, peinture.....	8 75	
J. E. Wilson.....	Deux crocs à poulie.....	1 85	
R. H. Cogswell.....	Horloge et réparation du baromètre	9 00	
Jas. Hunter.....	Lampe et cheminées.....	9 60	
Forsyth et Cie.....	Chloride de chaux, \$5.21; caisse de médicam., \$12.....	17 21	
D. M. Browne.....	Bordereau des officiers et de l'équipage.....	377 10	
do	Divers déboursés	126 97	
BOUÉES ET BALISES.			3,503 93
Service des bouées.....	Arichat.....	170 20	
do	Arichat, Ouest.....	85 00	
do	Barrington.....	258 13	
do	Bras d'Or.....	196 50	
do	Canso.....	250 48	
do	Digby.....	34 00	
do	Guysboro'.....	20 00	
do	Halifax	566 40	
do	Rivière Jordan.....	26 25	
do	Joggin's Bridge.....	5 00	
do	Louisburg.....	24 00	
do	Liverpool	25 60	
do	Lockeport	73 25	
do	Lunenburg	182 22	
do	La Have	15 99	
do	Baie Mahone	629 42	
do	Merigonish	20 00	
do	Port Hood	288 80	
do	Pictou	222 05	
do	Port Hawkesbury.....	14 30	
do	Pugwash.....	46 58	
do	Pubnico.....	22 00	
do	Port La Tour.....	61 75	

A reporter

3,228 92

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

	<i>Report</i>	\$ cts.	\$ cts.
	BOUÉES ET BALISES.—SUITE.	3,228 92	
Service des bouées	Shag Harbour.....	106 82	
do	Sydney	66 00	
do	Wallace.....	60 80	
do	Yarmouth.....	293 62	
do	Tusket.....	421 77	
Adam McKay.....	Sept bouées de fer	1,560 00	
do	Plans et spécifications \$27.00; grèser les bouées-cloches \$96.58.....	123 58	
do	Réparations, altération, etc., des bouées-cloches ..	256 74	
B. Stokes.....	Bouées pour le havre d'Halifax	2,141 46	
E. Moseley.....	Bois de construction, \$6.00; main-d'œuvre, \$28.35.	34 35	
do	Cages pour bouées, \$134.00; cônes p. bouées \$58.00	192 00	
do	Confect d'un palan, \$6.40; réparer une cage, \$10.00	16 40	
John Findlay.....	Main-d'œuvre, réparations des bouées.....	236 00	
John Hunter.....	Plaques en cuivre, capuchons, etc., \$23.50; fontes pour bouées, \$88.88.....	112 38	
E. Albro et Cie.....	Câbles-chaines et ancres pour bouées-cloches.....	2,294 80	
do	Etoupe, peinture, résine, goudron et quincaillerie..	258 12	
Lewis Wilson.....	Ouvrage de forgeron.....	1,033 95	
George Adams.....	Vis.....	31 08	
E. G. et C. Stayner.....	Ancres pour bouées-cloches.....	328 64	
H. H. Fuller et Cie.....	Quincaillerie.....	42 14	
Brookfield, Romans et Cie.....	Bois de construction	33 98	
W. Chadsey.....	Posage de bouées.....	31 50	
McIntosh et McInnes.....	Bois de construction.....	37 03	
S. Townsend.....	Ancres	168 17	
Cie de c. def. Intercolonial.....	Fret d'ancres et chaines.....	19 92	
C. Dwyer et Cie.....	Fret de bouées-cloches.....	288 00	
Davis et McFadyen.....	Sauvetage dû sur une bouée en fer.....	150 00	
Reid et Cie.....	Charriage de bouées.....	6 35	
W. H. Tully.....	Bois de construction.....	97 50	
J. H. Aker.....	Sauvetage de la bouée de Rock Head.....	20 00	
T. J. Bentley.....	Bouée en bout de mât.....	8 00	
J. Gilkie.....	Peinture d'une bouée-cloche	8 00	
W. McFabridge.....	Montants d'ancre, \$60.25; câbles-chaines \$503.32...	563 57	
F. D. Corbett et Cie.....	Quaiage sur des bouées-cloches.....	15 00	
T. Stone.....	Sauvetage des ancrages de la bouée de la Pointe Plaisante enlevés par la glace.....	16 00	
J. H. Kendrick.....	Main-d'œuvre pour relever des bouées-cloches.....	16 50	
D. A. Johnson.....	Sauvetage de la bouée de Lichfield	18 00	
C. Neal.....	Main-d'œuvre et camionnage de chaines.....	24 25	
A. Harris.....	Sauvetage et livraison d'une bouée à Halifax.....	50 00	
A. A. McGillivray	Bouée de fer	50 00	
C. J. Campbell.....	Quaiage.....	2 29	
Pénitencier d'Halifax.....	Pierres d'ancrage et appareils.....	209 60	
	STATIONS DE SIGNAUX.—HALIFAX, N.-E.		14,673 23
A. DeVere Brooke	Dix-sept mois et demi de salaire comme surintendant, du 1er novembre 1874 au 16 avril 1876....	219 15	
G. E. Grover.....	Salaire comme surintendant, du 1er avril 1874 au 31 octobre 1874	87 50	
R. Althorpe	Salaire comme surintendant, du 17 avril 1876 au 30 juin 1876	30 84	
J. K. Goold, payeur-con- trôleur.....	Dépenses pour six mois, jusqu'au 30 juin 1875	723 19	
do	do do 31 décembre 1875.....	1,022 53	
do	do do 30 juin 1876	953 70	
do	Services d'un remorqueur avec canons, aller et retour à Sambro	32 00	
do	Main-d'œuvre pour transport de canons à Halifax...	25 83	
Jacob Bowser.....	A compte de contrat, station de Sambro.....	200 00	
			3,294 74

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

SOMMAIRE DES DÉPENSES.

Entretien des sifflets d'alarme	\$12,297 26
do phares	96,915 61
	—————\$109,212 87
do établissements de secours.....	4,015 23
do do Ile de Sable	7,202 58
do "La Canadienne" (Goëlette).....	3,803 93
do bouées et balises.....	14,673 23
do stations des signaux.....	3,294 74
	—————
	\$142,202 58

WM. SMITH,

Député-ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,

Comptable.

ANNEXE No. 5

RAPPORT DE L'AGENT DE L'ÎLE DU PRINCE-EDOUARD DU MINISTÈRE
DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES, POUR L'ANNÉE FISCALE
EXPIRÉE LE 30 JUIN 1876.AGENCE DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
CHARLOTTETOWN, ÎLE DU P.-E., 6 novembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre un rapport succinct des opérations de l'agence de l'Île du Prince-Edouard, pour l'année expirée le 30 juin 1876.

Jé suis heureux de pouvoir vous informer dans mon premier rapport annuel que le service des phares, qui est important sur cette île, a été fait d'une manière efficace durant l'année dernière, et que les mesures que l'on a prises pour augmenter son utilité en construisant de nouveaux phares ont eu un plein succès. Je crois pouvoir être en mesure de dire que les phares inachevés seront mis en opération de bonne heure le printemps prochain, de façon à diminuer les risques de pertes de vies et de propriétés sur la côte de l'île.

SERVICE DES PHARES ET DES CÔTES.

Le district qui relève du contrôle de cette agence comprend toutes les stations de phares sur l'île, toutes les bouées et balises, les hôpitaux, les logements temporaires pour les marins malades et dans la détresse, qui peuvent débarquer sur nos rives, et tous les phares qui sont maintenant en voie de construction. Il est aussi du devoir de l'agent de faire rapport sur les comptes relatifs aux susdites constructions, et de faire rapport périodiquement sur la division des pêcheries, lesquels comptes et rapports sont envoyés en détail chaque mois au bureau principal à Ottawa.

Phares.—Il y a vingt stations de phares sous le contrôle de cette agence, treize phares, quatre phares d'alignement, deux phares isolés, ce qui porte le nombre total des phares à vingt-cinq. Le nombre des gardiens de phares s'élève actuellement à vingt.

Ordre de renvoi.—Je signalerai les différentes stations de phares dans l'ordre suivant :

CAP NORD (BLANC À RÉVOLUTIONS.)

M. Lewis McDonald est le gardien de cette station. J'ai visité ce phare très-important le 10 août, et j'ai constaté que les lampes n'étaient pas en très-bon état. J'ai fait remplacer les becs aussitôt que possible, mais le bâtiment et le mécanisme étaient en bonne condition. J'ai aussi inspecté un mur de fondation en pierre dont la construction avait été adjugée à M. McDonald, et j'ai trouvé que l'ouvrage était bien fait. Il faudra renouveler la clôture à cette station le printemps prochain ; le montant pourra être voté dans le budget qui sera soumis au parlement.

WEST POINT (BLANC ET ROUGE À RÉVOLUTIONS.)

C'est un beau bâtiment neuf, comprenant une tour carrée avec une maison d'habitation peinte en blanc, avec bande rouge dans la direction de la mer. Il est muni de huit réflecteurs puissants qui font leur révolutions de trois minutes en trois minutes, variée par un éclat rouge à chaque minute et demie. Il a été construit en 1875 et mis en opération le 20 mai 1876. J'ai visité cette station le 10 août ; j'ai trouvé le gardien à son poste et chaque chose en bon ordre.

SUMMERSIDE (BLANC FIXE.)

Je puis dire que ce feu est défectueux. Il n'y a qu'une faible lumière sur le quai du chemin de fer pour guider les navires qui entrent la nuit dans le havre. Il serait nécessaire de construire une tour haute de quarante-cinq pieds sur la Pointe Ellis, munie d'un feu qui s'alignerait avec celui qui est déjà placé sur le quai du chemin de fer. Les navires qui approchent du havre pourraient se diriger sur cette lumière jusqu'à ce qu'ils aperçoivent les autres feux d'alignement, qui les conduiraient sûrement dans le havre.

SEA COW HEAD (BLANC FIXE.)

J'ai visité ce phare le 17 octobre, j'ai trouvé le gardien à son poste ; le bâtiment et l'appareil d'éclairage étaient en bon état.

CRAPAUD OU VICTORIA (FIXE BLANC).

Cette station n'a qu'un phare-balise qui donne une lumière bien insuffisante pour un havre aussi important. J'ai donné une nouvelle lanterne au gardien le printemps dernier, munie d'un réflecteur de 20 pouces, mais la chaleur de la température durant l'été a fait faire explosion à la lampe, de sorte que la lanterne a été complètement détruite. Il faudrait construire des tours d'alignement dans ce havre semblables à celles qui ont été construites à Tracadie : le coût sera porté dans les estimations.

BLOCKHOUSE (FIXE BLANC).

Cette station est importante, car elle est située à l'entrée du havre de Charlotte-town. On a construit l'été dernier à cette station un très-joli nouveau phare avec une maison d'habitation. Le nouveau phare fonctionne bien.

POINTE PRIM (FIXE BLANC.)

J'ai visité la station le premier août ; j'ai trouvé les phares et les bâtiments en bon ordre. Il y a très peu de réparations à faire à part celles des gouttières.

ILES DE BOIS (FIXE BLANC DIOPTRIQUE.)

Le bâtiment est magnifique et comprend une maison d'habitation qui renferme huit chambres meublées. Le phare a été achevé cet automne et mis en opération le 1er novembre.

MURRAY HARBOUR (DEUX BALISES FIXES BLANCHES.)

Les feux de cette station ne sont pas suffisants quoiqu'ils soient tenus en bon ordre. J'ai visité cette station le 22 juin, mais je n'ai fait aucune réparation, car je m'attendais chaque jour à recevoir avis que des soumissions seraient demandées pour la construction des tours, conformément aux plans et devis qui m'ont été transmis.

POINTE ST. ANDRÉ (FIXE—ROUGE DANS LA DIRECTION DE LA MER—BLANC DANS LA DIRECTION DU HAVRE.)

Ce phare est tenu en bon ordre. J'ai visité la station le 6 septembre, j'ai inspecté et fait l'évaluation d'un épaulement formé de grosses pièces de bois, de meru bois, de pierre et de terre par M. Joseph Wightman, lequel protégera le phare d'ici à bien des années.

ILE PANMURE (FIXE BLANC DIOPTRIQUE.)

J'ai visité cette station le 8 septembre, et j'ai débarqué les approvisionnements nécessaires jusqu'à la date du 15 septembre 1876. J'ai trouvé le bâtiment et tout l'appareil d'éclairage en bon ordre.

POINTE EST (FIXE BLANC.)

J'ai visité cette station le 26 juin et je n'ai pas trouvé le phare dans une condition satisfaisante. L'appareil dioptrique ne donne qu'une faible lumière, bien insuffisante pour un poste aussi important. Un réflecteur de vingt-deux pouces produirait beaucoup plus de lumière. J'ai l'honneur de recommander que l'on y place quatre réflecteurs de cette dimension avec des becs circulaires qui s'adopteront aux cheminées C. B., lesquels remplaceront l'appareil actuel. Il faudrait construire un mur de fondation pour ce bâtiment; le coût sera porté au budget.

ST. PIERRE (FIXE BLANC—D'ALIGNEMENT.)

J'ai fourni une nouvelle lanterne à cette station le printemps dernier. Les feux ont été aussi bien entretenus que l'on pouvait s'y attendre durant la saison. Je suis heureux de vous informer qu'on m'a transmis de nouvelles lanternes et l'appareil d'éclairage pour les tours. Je présume que des soumissions seront demandées de bonne heure au printemps pour la construction des bâtiments.

TRACADIE (FIXE—D'ALIGNEMENT.)

J'ai visité cette station plusieurs fois durant la saison et j'ai toujours trouvé les feux en bon état. De nouvelles tours ont été construites à cet endroit par l'entrepreneur Carroll, et elles seront mises en opération de bonne heure au printemps.

SOUTH RUSTICO (FIXE BLANC—D'ALIGNEMENT.)

Ces feux qui ont été placés à cette station plutôt dans l'intérêt des pêcheurs que dans celui de la navigation, sont bien entretenus par M. Wm. Ford.

NORTH RUSTICO (FIXE—D'ALIGNEMENT.)

Les feux ont été bien entretenus à cette station durant la saison. L'entrepreneur Carroll y a construit un nouveau phare qui n'a pas encore été allumé faute de lampes. Ce phare sera mis en opération de bonne heure au printemps.

NEW LONDON (FIXE BLANC.)

Un nouveau phare a été construit à cette station, et a été mis en opération le 1er octobre. Le bâtiment a été achevé le 19. Le phare fonctionne d'une manière satisfaisante.

MALPÈQUE, ILE AU POISSON (FIXE BLANC.)

J'ai visité cette station plusieurs fois dans le cours de l'été, et j'ai trouvé le phare en bon état si l'on considère que le bâtiment est vieux. Un nouveau phare et une tour d'alignement sont en voie de construction et seront achevés de bonne heure au printemps.

LITTLE CHANNEL (BALISE FIXE BLANCHE.)

Un nouveau phare et une tour d'alignement sont en voie de construction à cette station et seront achevés au printemps.

CASCUMPEC, ILE AU SABLE (FIXE BLANC.)

J'ai visité cette station fréquemment durant l'été, et j'ai toujours trouvé le gardien à son poste et les feux en bon ordre. Le nouveau phare et la tour d'alignement seront achevés dans quelques jours et mis immédiatement en opération.

APPROVISIONNEMENTS.

Soixante-douze barils d'huile, contenant 3,312 gallons ont été consommés l'an dernier aux différentes stations, et les stations ont été fournies d'huile et de tous les autres articles nécessaires pour l'année suivante.

SERVICE DES BOUÉES.

Une bouée-cloche a été placée près du récif vis-à-vis l'île du Gouverneur le printemps dernier. Elle est très-utile pour les navires qui se dirigent vers le havre de Charlottetown pendant les temps brumeux. Cinquante bouées à espars, avec chaînes et ancras en pierre ont été délivrés à Charlottetown, conformément à la soumission de M. Daniel McDonald, de Pictou, N.-E. Quatre grandes bouées en barils avec 90 brasses de chaînes, et huit ancras en fonte ont été expédiés par MM. Fleming et fils, de St. Jean, N.-B., mais trop tard pour pouvoir être placées durant la saison.

Le service des bouées de cette agence est très-considérable et important, car il y a vingt-deux havres, où il faudrait placer quatre-vingt-deux bouées en baril, et soixante-quinze bouées à espars. Le travail qui se fait dans cette branche du service est très-considérable. A l'exception de quatre ou cinq, les maîtres du havre refusent de servir, vu qu'ils n'ont pas un salaire fixe. Je suis obligé de me rendre à ces havres où ces derniers sont nommés pour faire les meilleurs arrangements possibles avec les personnes responsables les plus dignes de confiance que je puis trouver pour faire placer ces bouées au printemps, afin de les maintenir durant la saison de la navigation et les déplacer à l'automne.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

WILLIAM MITCHELL.

L'honorable ALBERT JAMES SMITH,
Ministère de la Marine et des Pêcheries.

ETAT des dépenses pour la construction des phares, dans l'Île du Prince-Edouard, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

<i>Phare du Blochans</i>			
E. Chanteloup.....	Lanterne et appareil tournant.....	893 67	
Hazard, Frères.....	Fret de l'appareil tournant.....	22 56	
			926 23
<i>Bouées et balises.</i>			
E. Chanteloup.....	Une bouée-cloche en fer.....		1,054 63
<i>Phare de la Pointe Est.</i>			
A. R. Beaton.....	Ouverture d'un nouveau chemin jusqu'au phare.		130 00
<i>Phare du Cap Nord.</i>			
Michael Milligan.....	Creuser et pierroter un puits.....	37 30	
E. Chanteloup.....	Verre.....	229 42	
			266
<i>Phare de New London.</i>			
G. McKenzie.....	A compte de l'entreprise.....		400 00
<i>Phare de Pointe Ouest.</i>			
Mugridge, Smith et Cie...	A compte de l'entreprise.....	4,050 00	
Allan McDawson.....	Achat du terrain pour la bâtisse.....	55 00	
E. Chanteloup.....	Lanterne et appareil tournant.....	2,507 46	
do	Verre.....	137 25	
Joseph Selliker.....	Halage du verre, etc.....	4 00	
A. Hemans et fils.....	Réparations des nouvelles lampes.....	10 00	
Dodd et Rogers ..	Poêles et tuyaux	26 87	
James Auld.....	29 semaines de service comme inspecteur de bâtisse	145 00	
			6,935 58
<i>* Phare de l'Île au Bois.</i>			
Arch. McKay.....	A compte de l'entreprise.....	900 00	
Jos. Ball.....	Arpentage du terrain.....	9 50	
P. Hann, fils.....	Bois de construction, \$4.25; camionnage, etc., \$8.	12 25	
N. Rankin.....	Bardeaux.....	46 00	
Thos. McMahon.....	Camionnage et main-d'œuvre.....	34 00	
W. Dodd.....	Planches et bois de construction	73 71	
Jno. Duncan.....	Main-d'œuvre	61 80	
Neil McMillan.....	Fret, etc., sur matériaux.....	62 60	
D. Shaw	22½ jours de main-d'œuvre	28 00	
Jno. P. Nicholson.....	29 jours de main-d'œuvre.....	58 00	
Owen Connolly.....	Bois de construction	10 12	
	<i>A reporter</i>	1,295 98	9,713 16

*NOTE—La construction de ce phare ayant été abandonnée par l'entrepreneur, il fut achevé par le département.

ETAT des dépenses pour la construction des phares, Ile du Prince-Edouard,
etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>	1,295 98	9,713 16
	<i>Phare de l'Ile au Bois.—Suite.</i>		
Donald McMillan.....	Main-d'œuvre.....	242 82	
Peake frères et Cie.....	Matériaux de construction.....	50 88	
Lea et Gale.....	Bois de construction	60 00	
Dodd and Rogers.....	Peinture, huile, térébenthine, plomb, etc.....	165 99	
D. Gillis.....	250 poteaux.....	50 00	
D. Taylor.....	Main-d'œuvre, \$5 ; chaux, \$3.75.....	8 75	
Thos. Baker.....	Construction de châssis et cadres.....	91 00	
			1,965 42
	<i>Compte général.</i>		
W. Mitchell.....	Frais de route, etc., comme surintendant	102 09	
do	Payé pour annonces, télégrammes, etc.....	11 00	
T. W. Anglin.....	Annonces pour soumissions.....	37 94	
			151 03
	<i>Total</i>		\$11,829 61

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,

Comptable.

ÉTAT des dépenses pour la construction des phares, Ile du Prince-Edouard,
pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

		\$	cts.	\$	cts.
<i>Phare de la Pointe du Blockhaus.</i>					
A. McLaine.....	Une année de salaire comme gardien.....	300	00		
do	Alloué pour combustible pour l'année 1876.....	32	00		
W. B. Allin	Mèches de lampes, mesure estampée, etc.....	2	35		
Jos. Vaudry	Toile-verre, essuie-mains, persiennes, etc.....	5	88		
				340	23
<i>Bouées et balises.</i>					
Wesley Meyers.....	Nouvelle bouée, havre au Crapaud.....	312	00		
James F. White.....	Chaine de bouée et ancre, havre de Cascumpec.....	53	00		
do	Appareil et placement de bouées do	134	00		
do	Service de bouées en 1875 do	173	00		
John Furness	do rivière Vereon.....	61	00		
Wm. Hardy	Eriger une bouée lanterne, Petit Chenal.....	20	00		
Richard Weeks.....	Bouée fournie, havre de Charlottetown.....	57	00		
J. Wightman.....	Posage de bouée à l'Esturgeon et baie Ste. Marie.....	57	65		
Hugh Campbell.....	Service de bouée en 1874-75, \$155.00, et en 1875-76, \$61.87, havre de Tracadie.....	216	87		
G. Wells	Trois bouées de bout de mât, havre de Cascumpec.....	25	00		
W. White.....	Service de bouée, havre de Charlottetown.....	112	82		
Thos. Doyle	Bouée, service de balise et phare pour 1874, Rustico Nord	80	00		
E. Morisey	Ancre de bouée, Rustico Sud.....	23	90		
do	Poids et anneaux pour différentes bouées.....	65	80		
John Moore.....	Service de bouée, rivières Enmond et Percival.....	55	10		
Peake frères et Cie.....	Chânes pour amarrer les bouées, et ouvrage en fer.....	356	68		
Ewen McMillan.....	Service de bouée, Rivière Ouest.....	116	90		
Carvell frères.....	Fret et main-d'œuvre sur deux bouées cloches.....	155	00		
G. McKenzie.....	Service de bouée, havre de New London.....	73	00		
W. H. Farquharson.....	Bouée de seconde main, Rustico Sud	10	00		
J. C. Hall	Tonnellerie et placement, Rustico Sud.....	18	00		
K. Campbell.....	Remplacement, etc., bouée de la Pointe Whellan.....	16	00		
do	Bouées, ancras et posage, havre de Summerside.....	201	65		
do	do havre de New London	79	34		
Léon Leclerc.....	Service de bouée en 1874, Rustico Nord.....	20	00		
Patrick Keough.....	Transport de trois cloches bouées.....	15	00		
Richd. Jenkins.....	Service de bouée, baie de Pownall	25	00		
Wm. Ford	Débarquement et transport de bouée, Rustico Sud.....	15	00		
Albert Anderson.....	Service de bouée, 1875, construction et érection des balises et bouées, havre de St. Pierre.....	87	00		
Thos. Pursey.....	Service de bouée, Rustico Nord.....	118	00		
J. Furness.....	Relèvement de bouées, baie d'Orwell.....	14	50		
Jno. Duffy.....	Service de bouée, rivière Hillsboro.....	50	00		
Benj. Woodside.....	do 1875, Malpèque.....	90	00		
W. H. Moore.....	Peinturage et posage de bouées, rivière Percival.....	40	00		
D. McKay	Service de bouée, 1875, Rustico Sud	25	00		
C. Kirkham	Posage et soin d'une balise, brise-lame de Souris.....	9	50		
Jno. Cantwell	Service de bouée, 1875, brise-lame de Souris.....	55	15		
W. Miller.....	do do havre de Murray.....	40	00		
D. C. Campbell.....	do do rivière Montague.....	30	00		
H. McDonald.....	do do havre de Cardigan.....	35	00		
C. Deagle.....	do do baie de Rollo	35	80		
K. McDonald	do do Grande Rivière.....	76	00		
Neil Stewart.....	Relèvement de bouée et transport.....	10	00		
McKinnon et McLean.....	Poids de bouée, etc.....	128	38		
W. Richards.....	Quincaill., huile, peinture, etc., baie de Richmond.....	56	41		
Jas. Ellis.....	Posage de bouées, baie de Richmond.....	14	00		
J. McRae.....	Allocation pour recouvrement de bouée emportée par la glace.....	20	00		
Jno. Arseneault.....	Service de bouée, 1875, baie d'Egmont.....	27	00		
C. Douglas.....	Quaiage sur bouées do	5	00		
<i>A reporter.....</i>		3,515	45	340	28

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans l'Île du Prince-Edouard, etc.—*Suite.*

		\$	cts.	\$	cts.
	<i>Report.....</i>	3,515	45	340	23
	<i>Bouées et balises.—Suite.</i>				
Jas. Gorman	Service de bouées, East River.....	26	00		
Jos. Jackson.....	Confection de quatre nouvelles bouées pour Malpèque et Charlottetown	73	00		
H. Campbell.....	Réparations de forgeron, chaîne, peinture et posage d'une bouée, Tracadie.....	35	00		
Duncan McGougan.....	Relever une balise sur l'Île au Poisson et placer une bouée dans le havre de Malpèque.....	44	00		
W. Mitchell	Payé pour fret et camionnage de bouées.....	13	40		
Jno. B. Howlett.....	Service de bouée en 1875-76, havre de Georgetown.....	87	40		
Neil McLeod	Bouée fournie en 1875, havre de Penett	15	00		
Neil Murchison.....	do do 1876, do	20	00		
Alex. Halloran.....	Service de bouée, havre Souris	67	40		
Josiah Ralph.....	Payé pour ancres de bouées, chaînes, etc.....	41	14		
W. Batt.....	Appareil et posage d'une bouée-cloche, havre de Charlottetown.....	129	85		
M. Walsh.....	Sauvetage d'une bouée en mer et livraison au havre de Charlottetown.....	5	00		
G. Foster.....	Posage de grandes et petites bouées.....	150	00		
Thos. Foley.....	Ancres pour les bouées extérieures, New London.....	32	84		
Jas. Leard.....	Baliser le chenal du quai Tryon à la Barre.....	20	00		
Arch. Kennedy.....	Chaîne, peinture, térébenthine, etc.....	184	54		
Bureau de la Marine et des Pêcheries, Halifax.....	Ancre et chaîne pour la bouée-cloche.....	318	29		
Jno. McLean.....	Placer des bouées tempor., havre de Charlottetown.....	5	00		
P. Hann.....	Camionnage, main-d'œuvre, bouées en bouts de mâts et ancrage, St. Jean.....	14	25		
Cie. de chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.....	Fret sur bouées et ancres, havre de Charlottetown.....	24	80		
	<i>Phare de Cascumpec.</i>			4,822	36
Asa McCabe.....	Une année de salaire comme gardien.....	250	00		
do	do do do du phare-balise	20	00		
do	Allocation pour combustible.....	32	00		
Jas. F. White	Payé pour vitrage, cheminées de lampe, etc.....	9	33		
J. Vaudry	Toile-verre, coton, essuie-mains, etc.....	5	44		
	<i>Phare-balise de Crapaud.</i>			316	77
Percy Palmer	Treize mois de salaire comme gardien.....	81	25		
do	Payé pour corde, verre, mèches, etc.....	4	45		
W. B. Allin	Grande lanterne.....	32	00		
D. W. Palmer et Cie.....	Mâts, agrès, main-d'œuvre, etc.....	23	35		
	<i>Phare du havre de Charlottetown.</i>			141	05
A. Kennedy.....	Approvisionnement et matériaux.....	30	49		
W. B. Allin.....	Nouveaux réflecteurs et réparation des lumières.....	18	00		
	<i>Phare du Cap Nord.</i>			48	49
Jno. S. F. Perry.....	Six mois de salaire comme gardien.....	150	00		
Lewis McDonald.....	Six do do	150	00		
P. Carroll.....	Réparat., amélioration et agrandissement du phare.....	1,044	23		
G. A. Sharp	Fret sur matériaux.....	106	82		
W. Proffitt.....	Vitrage	27	50		
Dodd et Rogers	Quincaillerie, peinture, cheminées de lampe, etc.....	78	50		
Duquet et Cie.....	Horloge marine.....	5	00		
Jos. Vaudry.....	Toile-verre, essuie-mains, etc.....	4	52		
				1,566	57
	<i>A reporter.....</i>			7,235	47

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans l'île du Prince-Edouard, etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>A reporter</i>		7,235 47
	<i>Phare de la Pointe Est.</i>		
A. R. Beaton	Quatorze mois de salaire comme gardien	277 18	
do	Allocation pour combustible, 1876	32 00	
do	Payé pour réparations.	3 50	
J. Vaudry	Toile-verre, essuie-mains et coton	6 82	319 50
	<i>Phare de l'Île au Poisson.</i>		
A. J. McLellan	Une année de salaire comme gardien	250 00	
do	Allocation pour combustible, 1876	32 00	
J. Vaudry	Toile-verre, essuie-mains, etc.	2 48	284 48
	<i>Phare du Petit Chenal.</i>		
Wm. Hardy	Une année de salaire comme gardien		100 00
	<i>Phare du havre de Murray.</i>		
M. McFadyen	Une année de salaire comme gardien	100 00	
J. Vaudry	Toile-verre.	0 48	100 48
	<i>Phare de New London.</i>		
G. McKenzie	Une année de salaire comme gardien	100 00	
J. Vaudry	Toile-verre	0 30	100 30
	<i>Phare de Rustico Nord.</i>		
Thomas Pursey	Une année de salaire comme gardien	100 00	
W. B. Allin	Réparation des lampes	4 62	104 62
	<i>Phare de l'Île Panmure.</i>		
W. McDonald	Seize mois de salaire comme gardien	304 36	
do	Allocation pour combustible, 1876	32 00	
J. Vaudry	Toile-verre, essuie-mains, etc.	5 28	
A. A. McDonald	Lampe, verre et mèches	6 18	347 82
	<i>Phare de la Pointe Prim.</i>		
M. McLeod	Quinze mois de salaire comme gardien	340 75	
do	Allocation pour combustible, 1874-75	32 00	
J. Vaudry	Toile-verre, essuie-mains, etc.	7 30	380 05
	<i>Phare de Rustico Sud.</i>		
W. Ford	Salaire depuis le 1er août 1875 au 30 juin 1876	91 66	
W. B. Allin	Réparation des lampes	4 62	
A. Kennedy	do	4 30	
John White	Erection de pôtéaux pour élever la lanterne	12 00	112 58
	<i>Phare de la Tête de la Vache Marine.</i>		
P. Ranaghan	Quinze mois de salaire comme gardien	290 75	
	<i>A reporter</i>	290 75	9,065 30

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans l'Île du Prince-Edouard.—*Suite.*

	<i>Report.....</i>	\$ cts. 290 75	\$ cts. 9,085 30
<i>Phare de la Tête de Vache Marine.—Suite.</i>			
P. Ranaghan.....	Allocation pour combustible, 1875.....	25 00	
do	Payé pour huile, cheminées, etc.....	7 30	
Jos. Vaudry	Toile-verre, essuie-mains, etc.....	2 72	
			325 77
<i>Phare de la Pointe St. André.</i>			
J. Wightman	Dix-huit mois de salaire comme gardien.....	150 00	
do	Bois, pierre, etc.....	82 00	
Jos. Vaudry.....	Toile-verre, essuie-mains, etc.....	2 00	
			234 00
<i>Phare de St. Pierre.</i>			
W. W. McGranth.....	Une année de salaire comme gardien.....	100 00	
W. B. Allin.....	Grande lanterne, etc.....	32 00	
J. Vaudry.....	Toile-verre, etc.....	0 96	
R. M. Cox.....	Fer et ouvrages de forgeron	3 08	
			136 04
<i>Phare de Summerside.</i>			
P. McVaigh.....	Quinze mois de salaire comme gardien.....	112 16	
R. Campbell.....	Transp. de phare du vieux quai au quai du ch. de fer.	101 00	
J. Vaudry.....	Toile-verre, essuie-mains, etc.....	1 50	
Mills et Gaffney.....	Mèches de lampe, becs, etc.....	4 53	
			219 19
<i>Phare de Tracadie.</i>			
Michael Ready.....	Une année de salaire comme gardien.....		100 14
<i>Phare de West Point.</i>			
W. McDonald.....	Charge du phare depuis le 1er décembre 1875, jusqu'au 1er juin 1876.....	144 00	
J. Vaudry.....	Toile-verre, essuie-mains, etc.....	4 20	
Duquet et Cie.....	Horloge marine.....	5 00	
S. Bedard.....	Bidon, entonnoir, etc.....	2 42	
			155 62
<i>Phare de VÎle au Bois.</i>			
Duquet et Cie	Horloge marine.....	5 00	
J. Vaudry	Toile-verre, essuie-mains, etc.....	2 72	
S. Bedard.....	Bidon, entonnoir, etc.....	2 42	
			10 14
<i>Compte général.</i>			
W. B. Allin.....	Lanternes, lampes, cheminées, mèches, etc.....	120 75	
do	Camionnage et quaiage d'approvisionnements.....	4 30	
W. Mitchell.....	Frais de route, payé pour pension, inspection des phares, etc.....	230 91	
do	Payé pour fret, camionnage et charriage.....	52 24	
Carvell Frères.....	Fret, charriage et emmagasinage d'huile.....	142 82	
Cie de Navigation à vapeur de l'Île du P. E....	Fret sur verre, etc.....	3 49	
Jas. Collins.....	Réparations des futailles et remplissage d'huile.....	6 00	
P. Hann.....	Camionnage d'approvisionnements.....	6 50	
	<i>A reporter..</i>	567 01	10,266 06

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans l'Île du Prince-Edouard.—*Suite.*

	<i>Report.....</i>	\$ cts. 567 01	\$ cts. 10,266 06
	<i>Compte général.—Suite.</i>		
Jno. Craven.....	Annonces, \$3.00 ; impressions et papeterie, \$19.50	22 50	
Owen Connolly.....	Emmagasinage d'huile.....	3 14	
E. Chanteloup.....	Ré-argenter les réflecteurs, etc.....	9 85	
Dodd et Rogers.....	Verre, cheminées de lampe, mèches, mastic, etc.....	33 06	
Artemus Lord.....	Loyer de l'entrepôt et quaiage.....	11 26	
J. W. Morrison.....	Rembours. au gouvernement local, de montants dé- boursés pour le service des phares et des côtes	612 60	
do	Services comme agent depuis le 1er février 1873, jusqu'au 30 avril 1874.....	200 00	
Jos. Boivin.....	Peinture, quincaillerie, etc.....	10 30	
O. Picard.....	Réservoirs à l'huile, pompes à l'huile, etc.....	104 00	
F. T. Thomas.....	Becs, mèches et cheminées	50 82	
L. Bourget.....	Esprit de vin.....	2 40	
Steamer " Québec".....	Fret d'approvisionnements de Québec.....	17 71	
N. Fitzhenry	Epicerie, balais, chamois, charbon, seaux, etc.....	159 82	
Jno. Gillis.....	Fret et déchargement de provisions.....	50 00	
P. A. Fitzgerald et Cie ..	3,400 gallons d'huile, à 27½cts.....	935 00	
W. Mitchell.....	Treize mois et demi de salaire comme agent.....	661 50	
Receveur-Général.....	Taxe sur do do	13 50	
			3,464 47
	Total.....		13,730 53

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries

JOHN TILTON,

Comptable.

ANNEXE No. 6.

RAPPORT DE L'AGENT DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES DANS LA COLOMBIE-BRITANNIQUE POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1876.

AGENCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

VICTORIA, 21 juillet 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport sur les affaires de cette agence pour l'année expirée le 30 juin 1876.

SERVICE DES PHARES ET DES CÔTES.

Deux nouveaux phares ont été établis; l'un à l'entrée du havre Victoria fut allumé pour la première fois le premier mars dernier, et l'autre à l'Île d'Entrée près de Nanaimo dans les passes Georgia, commença à fonctionner le huit du mois dernier.

La construction de ces phares a été donnée à l'entreprise à M. Louis Baker de Montréal. Dans le cours des travaux l'entrepreneur s'aperçut qu'il avait accepté l'entreprise à un prix trop peu élevé, et avant que le phare de Nanaimo fut terminé, l'on m'informa que M. Baker avait disparu. Je me rendis immédiatement sur les lieux et donnai l'entreprise au contre-maître. M. Baker avait employé un certain nombre d'hommes venant principalement d'Ontario, et était parti sans les payer. Plusieurs des ouvriers et des manœuvres qui avaient travaillé pour lui depuis le commencement de l'entreprise, avaient laissé accumuler leurs gages entre les mains de l'entrepreneur, dans l'espoir de se voir, à la fin des travaux, possesseurs d'une somme suffisante pour leur permettre de se rendre aux terrains aurifères du Nord de bonne heure dans le printemps.

Le chaland employé au service des bouées, originairement construit avec des bascules pour le transport de la vase du havre Victoria, et qui a appartenu pendant douze ans à l'administration du havre, a été mis dans les chantiers de Cook et Colling; on lui a enlevé ses bascules, construit un pont avec une grande écoutille, recouvert sa coque d'un bordage de $1\frac{1}{2}$ pouce, et peinturé le tout. On a eu jusqu'à présent l'habitude de faire transporter du charbon de Nanaimo par le steamer du gouvernement, tout en faisant le service des malles sur les côtes de l'est de l'Île Vancouver. Il n'y avait pas d'autre moyen à prendre; mais ce service était de nature à beaucoup endommager un petit steamer. Les quais et les dalles à charbon sont naturellement construits à une hauteur assez considérable pour la commodité des gros navires employés au transport du charbon. De plus, à Nanaimo le niveau de l'eau baisse quelquefois de 16 ou 18 pieds; et si un petit navire comme le steamer du gouvernement est forcé d'aller à marée basse se placer sous les dalles pour prendre du charbon, on peut imaginer le dégât que peut causer la chute de deux à cinq tonnes de charbon tombant sur le pont d'une hauteur de 25 ou 30 pieds. Les changements faits au chaland le mettent en état de faire le service du charbon pour le steamer "Sir James Douglas," et le rendent beaucoup plus propice au service des bouées et des balises. Lorsque la provision de charbon est épuisée, le chaland est remorqué à Nanaimo où il prend un chargement d'environ 100 tonnes de charbon; ce charbon est ensuite gardé à Victoria pour le steamer. De cette façon le steamer n'est pas exposé aux dommages qu'il ne peut manquer de souffrir en prenant son charbon aux dalles.

Les grosses bouées en fer sur les pointes de sable de la rivière Fraser ont été nettoyées, peinturées à neuf et remises en position. Depuis cinq ans quelque cause inconnue déplace le chenal de cette rivière, et aujourd'hui celui-ci se trouve à au moins

trois milles de l'endroit qu'il occupait autrefois. Le changement a été graduel. Quand l'exploration du chenal est faite les bouées ont à être déplacées. Les plans des explorations originaires faites par le capitaine (aujourd'hui amiral) Richards, donnent comme terre ferme des endroits où l'on mesure aujourd'hui de sept à dix brasses d'eau à marée basse. A la fin de l'année fiscale, bien que les eaux aient été extraordinairement abondantes dans la rivière Fraser, aucune des bouées des pointes de sable n'a été emportée, ce qui est tout à fait exceptionnel.

Le phare flottant de la rivière Fraser s'est maintenu en place. Les amarrages ont été examinés deux fois et les anneaux ont été changés. Une fois par année il faut renouveler la partie des chaînes des deux ancrs, qui se trouve dans le navire, le cuivre de l'intérieur ayant pour effet de corroder le fer de ces chaînes; celles-ci peuvent encore servir cependant aux bouées des pointes de sable. Le phare-flottant a été réparé et peinturé à neuf; il est toujours tenu scrupuleusement propre; sa lumière qui est excellente, est produite avec de l'huile de foie de chien de mer. Avec un nouveau phare dans le golfe, à Active Pass, et celui que le gouvernement des E.-U. doit, croit-on ici, établir sur l'île Patos, près de la pointe de l'est, les navigateurs n'auront plus raison de se plaindre de la navigation des passes Georgia.

Le phare de la Pointe Atkinson donne une lumière brillante, et son appareil fonctionne bien et avec régularité, malgré les difficultés éprouvées d'abord pour arriver à ce résultat. Quelques réparations ont été faites; les bâtiments ont été peinturés à neuf. Le gardien, M. Woodward, remplit bien son devoir, et garde le phare en bon état. Il m'a informé qu'en temps de pluie, à la jonction du logement avec la tour, le bâtiment n'est pas étanche, et qu'en conséquence l'enduit des plafonds a été endommagé. La chose devra être réparée aussitôt que possible avant l'hiver.

Le phare de l'Île d'Entrée était bien nécessaire et son utilité sera sans doute appréciée. Je n'ai pas encore pu le visiter depuis son établissement, mais je me propose de le faire à la prochaine occasion.

Je dois encore vous signaler l'urgente nécessité de l'établissement d'un sifflet d'alarme à vapeur à Race Rocks. Cette station est la plus importante de cette partie du pays; souvent jusqu'à vingt gros navires chargés de charbon ou de bois, appartenant aux différents ports de la Colombie-Britannique et du Territoire de Washington sont en vue à la fois; à peine se passe-t-il un jour où, à quelque moment, les Passes ne soient couvertes d'un brouillard rendant la navigation d'autant plus dangereuse, qu'en cet endroit, surtout dans les grandes marées, la violence des flots est excessive. On a peinturé la tour de ce phare en bandes noires et blanches. Les frais de cette réparation sont les seules dépenses qui aient été faites à cette station à part les frais d'entretien ordinaires. L'huile de foie de chien de mer qui est en usage à cette station et qui donne une lumière brillante et répond parfaitement aux besoins du phare, coûte la moitié moins que l'huile de Colza une fois rendue ici. Cette dernière huile était celle employée à cette station et aux autres phares avant l'entrée de la Colombie dans la confédération canadienne. Suivant convention, M. Muir, de Sooke, I.V., a fourni jusqu'à l'été dernier l'huile de foie de chien de mer nécessaire pour le phare; mais les Sauvages ayant déserté la contrée pour fuir la petite vérole qui s'y était déclarée, ce monsieur n'a pu continuer à se procurer cette huile; j'ai dû m'adresser ailleurs pour en obtenir, mais je n'ai pu nulle part me procurer une huile aussi bonne et aussi claire que celle que me fournissait M. Muir. J'en ai dernièrement retenu une quantité provenant de la Mission Metlahkatlah; les échantillons qu'on m'a montrés sont bons, mais je n'ai pas encore eu l'occasion d'éprouver la qualité de l'envoi. J'ai fait parvenir à chaque station où l'on brûle cette huile, une petite quantité de celle-ci, et je recevrai bientôt des différents gardiens des rapports à ce sujet.

Cap Beale.—J'ai eu récemment l'honneur de faire, relativement à cette station quelques recommandations qu'il serait inutile de répéter ici. Aucune réparation n'ont été faites sinon celles absolument nécessaires pour la conservation du bâtiment. La tour et le logement du gardien ont été peinturés. Le besoin s'en faisait sentir, attendu que leur couleur origininaire qui n'était pas très claire, devenait de plus en plus sombre avec le temps, et ne tranchait plus aucunement sur les rochers. Les documents officiels décrivent le phare comme étant couleur de pierre; il eut été

beaucoup mieux que ce phare fût peinturé en blanc. Aussi, j'ai donné ordre de donner une couleur aussi claire que possible sans faire mentir la description du phare telle qu'elle se trouve dans les avis aux marins. Le feu du Cap Beale, qui est à rotation, peut s'apercevoir, par une nuit claire, du pont d'un navire, à une distance de vingt-cinq milles.

Phare de Fisgard.—Cette station est dans un assez bon état; à part les frais d'entretien ordinaires, rien n'a été dépensé en cet endroit dans le cours de l'année. Le gardien m'a plusieurs fois demandé certaines réparations qu'il croyait nécessaires; mais votre député m'ayant recommandé d'économiser autant que possible, je n'ai pu lui accorder ses demandes. Néanmoins la tour a besoin de réparations; il est question d'enlever l'enduit de l'intérieur, et de boucher avec du ciment les trous qui laissent aujourd'hui s'introduire l'eau; l'intérieur de la tour est continuellement humide en temps de pluie, et cette humidité se condensant dans la lanterne nuit souvent à l'efficacité de la lumière. Le débarcadère de cette station a été construit il y a six ans. Il consiste en un assemblage de pièces de bois chargé de pierre à une extrémité. Ce bois est aujourd'hui tout rongé des vers, et je ne crois pas qu'il soit à propos de dépenser de l'argent à réparer cette construction; il serait mieux de la laisser s'affaïssir d'elle-même, et de construire un nouveau débarcadère moins dispendieux.

Les bouées des différents havres ont été réparées et ont passé la saison à leurs postes. Dans le cours du mois de janvier dernier, celles de Nanaïmo ont presque toutes été emportées par la glace. Le fleuve Nanaïmo, qui est considérable, se décharge sur les battures, où la glace se forme rapidement dans les temps froids. Lors de l'accident dont je viens de parler, les quais de la Cie. de Houille Vancouver furent en très grand danger; le quai de la Mine Harewood, qui appartient à M. Bulkley, fut en partie emporté, ainsi que celui de Gordon et Cie.

Burrard Inlet.—La bouée en bout de mât de Spanish Bank a disparu, et plutôt que d'encourir les frais d'en construire une nouvelle, j'en fis poser une rouge (appartenant à la rivière Fraser, mais qui ne servait pas); elle est mouillée dans sept brasses d'eau à marée basse. La batture s'est récemment avancée, et cette bouée devra être bientôt changée de place. La bouée de la batture Barnaby, à l'intérieur de la baie, a aussi besoin d'être changée de place, ce qui sera fait bientôt.

Les balises des chenaux de l'intérieur, ont souffert plus ou moins suivant leur position. La balise de Walker Rock a donné beaucoup de trouble et a été de nouveau en partie emportée. Celle de Gabriola Reef a résisté aux gros temps auxquels elle a été exposée, ainsi que la bouée à cloche de Brothie Ledge; celle-ci a cependant besoin de quelques réparations.

Kelp Reef n'est pas seulement un récif dangereux, mais il est tellement exposé aux vents du sud-est, qu'il est excessivement difficile d'y mouiller une balise. Les ancres et les amarrages de celle qui y avait été placée ont été emportés.

La balise de Lewis Reef, bâtie en pierre et en ciment, a bien résisté. Elle n'a pas eu besoin d'autre réparation qu'une couche de peinture noire, laquelle lui a été donnée, en passant, par l'équipage du steamer du gouvernement.

La balise de Canoe Rock est aussi bâtie en pierre et a bien résisté aux glaces. Elle n'a pas eu besoin d'autres réparations qu'une couche de peinture noire.

Deux accidents ont eu lieu dans le cours de l'année; l'un à l'Île d'Entrée au mois de décembre 1875. Pendant que le phare était en construction, quelques uns des ouvriers employés aux travaux avaient été envoyés à Nanaïmo pour chercher des provisions dans une chaloupe. Ils furent assaillis par un coup de vent violent, et comme aucun d'eux n'avait d'expérience dans la manœuvre d'une chaloupe, l'embarcation chavira et trois hommes se noyèrent. L'autre accident arriva à une chaloupe conduisant des provisions au phare de Race Rocks. La violence des courants contraires fit chavirer la chaloupe, et ce n'est qu'avec la plus grande difficulté que l'homme qui la montait put être sauvé par les gardiens du phare. La chaloupe et tout ce qu'elle contenait fut perdue.

SERVICE DU STEAMER.

Le service du steamer *Sir James Douglas* a été très-efficace cette année. En sus du service ordinaire qu'il y fait pour le département, le steamer a de plus été employé par l'ingénieur-en-chef de l'exploration du chemin de fer canadien du Pacifique, au transport des partis d'explorateurs et des provisions à différentes stations sur la côte.

Je joins à mon rapport un extrait du journal nautique du steamer, couvrant les douze mois précédant le 30 juin 1876.

10 juillet 1875.—Nous partons de Victoria à 6 a.m., nous mouillons à la hauteur de l'île James.

11 juillet.—4 a.m. nous nous rendons à New-Westminster; nous inspectons le phare; nous donnons instructions à M. Cunningham de payer à Page et Forrest le coût de quatre bouées en bout de mât pour la branche de la rivière Fraser.

13 juillet.—Nous partons de New-Westminster pour Nanaïmo, où nous arrivons à 6 p.m.

14 juillet.—Nous tirons le steamer à terre, et y replaçons une pièce de cuivre détachée par l'action de l'hélice.

16 juillet.—Nous revenons à Victoria.

17 juillet.—A 4 a.m. nous arrivons à Victoria. D'après l'ordre de l'honorable Ministre, le capitaine Morrison, nommé commandant du steamer du gouvernement *Sir James Douglas*, prend le commandement du steamer.

19 juillet.—Nous partons pour Bute Inlet, ayant à bord le payeur, M. J. Robson; nous mouillons à Departure Bay.

20 juillet.—A 4 a.m. nous partons, et nous arrivons à Drew Harbour à 4 p.m. Le vent est fort.

21 juillet.—Nous partons à 4 a.m. et arrivons à Waddington Harbour dans l'après-midi ayant à faire face à un fort vent; nous prenons à bord M. Marcus Smith et M. Horetsky, ainsi que cinq Sauvages.

22 juillet.—A 3 a.m. nous partons pour Victoria; à 7 p.m. nous arrivons à Departure Bay où nous amarrons au quai à charbon.

23 juillet.—Nous faisons du charbon; à 10 a.m. nous partons; M. Marcus Smith débarque à Nanaïmo.

24 juillet.—A 8 a.m., en route pour Victoria; M. Marcus Smith embarque vis-à-vis Oyster Harbour; nous arrivons à Victoria à 7 p.m.

29 juillet.—A 1 p.m. nous partons pour le phare de Race Rocks; nous y débarquons du charbon et des provisions; le capitaine Cooper inspecte le phare; à 4 p.m. nous nous rendons au phare Figgard; à 7 p.m. nous arrivons à Victoria.

9 août.—A 8 a.m. nous partons pour Nanaïmo avec le chaland aux bouées à notre remorque; nous avons à bord, le capitaine Cooper, M. L. Baker, entrepreneur, et M. Bunster, M.P.; à 8 p.m. nous arrivons et jetons l'ancre en face de la ville.

10 août.—A 8 a.m., nous nous rendons à l'île d'Entrée; le capitaine Cooper débarque et choisit un emplacement pour le phare; nous revenons à midi.

11 août.—A 5 a. m. nous nous dirigeons avec le chaland aux bouées à notre remorque vers l'île Sangster à la recherche de la bouée disparue des Pointes de Sable de la rivière Fraser; à midi nous trouvons la bouée, avec l'aide de deux Sauvages que nous prenons à bord; la bouée et ses ancrages sont mis à bord du chaland; à 6 p. m. nous arrivons à Departure Bay.

12 août.—Nous chargeons le chaland de 94 tonnes de charbon.

13 août.—A 4 a. m. nous remorquons le chaland vers Victoria, nous le laissons à l'ancre à Village Bay; le steamer se rend au phare et livre 10 tonnes de charbon; à 5 p. m. il revient à Village Bay, et se rend à Victoria à 11.30 p. m.; temps très-gros à la hauteur de Trial Island.

14 août.—Nous remplissons les soutes, et nettoignons le steamer dans l'après-midi.

16 août. Nous prenons à bord une quantité de poids en plomb et de provisions pour le phare de la Pointe Atkinson.

17 août.—A 7 a. m. le capitaine Cooper vient à bord avec M. A. Hendry, et nous partons pour la Pointe Atkinson *via* Race Rocks; à 6 p. m. nous débarquons le capi-

taine Cooper et M. Hendry à la pointe Atkinson; à 10 p. m. nous mouillons à la Baie Anglaise.

18 août.—A 5 a.m. nous allons prendre de l'eau à Burrard Inlet; nous revenons à la Pointe Atkinson à 7 a.m., où nous prenons à bord le capitaine Cooper et M. Hendry; à midi nous partons pour Victoria où nous arrivons à 7 p.m. après avoir arrêté au phare flottant.

Du 19 au 21 août.—Nous faisons du charbon au chaland.

23 août.—Nous partons pour Bute Inlet, avec M. Marcus Smith et cinq Sauvages à bord; à 7 p.m. nous arrivons à Nanaïmo.

24 août.—Nous continuons notre route à 4 a.m.; nous arrivons à Waddington Harbour, Bute Inlet, à 8 p.m., et nous mouillons dans 11 brasses d'eau.

25 août.—Nous débarquons des marchandises; M. M. Smith communique avec des gens de la côte; à 2 p.m. nous nous dirigeons vers Dean's Canal; à 7 p.m. nous mouillons à la hauteur de l'Île Stuart.

26 août.—Nous continuons notre route; nous rencontrons le Steamer *California* dans les Passes Johnston à 3 p.m.; nous arrivons à Alert Bay à 4 p.m.; nous embarquons du bois de corde.

27 août.—A 5 a.m. nous continuons notre route; à 3 p.m. nous passons en vue de Safety Cove; à 6:30 p.m. nous mouillons dans le havre de Nanaïmo; le vent est fort toute la journée.

28 août.—A 5 a.m. nous continuons notre route; vent de nord-ouest; nous arrivons à Dean's Canal à 5 p.m., et nous mouillons dans 17 brasses d'eau; le parti d'explorateurs V. sous la direction de M. John Trutch, attend pour être transporté à Gardiner's Inlet.

30 août.—Nous embarquons du bois de chauffage que nous apportent des canots de Sauvages; M. Marcus Smith part pour remonter la rivière.

31 août.—Nous embarquons les bagages du parti V.; à 7 p.m. tout est à bord.

1er septembre.—A 5 a.m. nous nous dirigeons vers Gardiner's Inlet; vent frais du sud-est avec pluie; à 4:30 p.m. nous arrivons à Bella Bella, où nous embarquons du bois de chauffage et nous passons la nuit.

2 septembre.—Nous repartons à 5 a.m.; nous traversons le Mill Bank Sound; grosse mer et vent frais; à 6 p.m.; nous mouillons à la Baie du Pêcheur.

3 septembre.—Nous repartons à 5 a.m.; nous arrivons à Kilmano à 1:30 p.m.; nous mouillons à l'embouchure de la rivière dans 15 brasses d'eau et commençons à débarquer la parti d'exploration et son matériel.

4 septembre.—A 5 a.m. nous commençons le voyage de retour; le baromètre est très-bas et le temps est menaçant; nous mouillons à Carter's Bay à 5:30 p.m.

5 septembre.—Nous nous rendons à Bella Bella où nous prenons du bois de chauffage à la station de la Cie. de la Baie d'Hudson.

6 septembre.—A 5:30 a.m. nous nous dirigeons vers Dean's Canal; vent frais du nord-ouest; nous arrivons en vue du camp à 4 p.m.; le parti de M. Hunter n'est pas de retour.

7 septembre.—Nous embarquons du bois et de l'eau; aucunes nouvelles du parti de M. Hunter.

8 septembre.—Nous embarquons du bois et de l'eau; aucunes nouvelles du parti de M. Hunter.

9 septembre.—Nous prenons à bord le parti d'exploration de M. Hunter se rendant à Nanaïmo, où nous les débarquons le 12 à 1 p.m.

13 septembre.—Nous partons de Nanaïmo à 6 p.m. pour Victoria, où nous arrivons à 1 p.m.; nous mouillons.

14 septembre.—Nous approchons le chaland et nous commençons à prendre une charge de charbon.

15 septembre.—Nous emplissons 100 sacs de charbon pour le phare du Cap Beale; nous débarquons une quantité de provisions appartenant à l'exploration du chemin de fer canadien du Pacifique; nous prenons à bord 50 barils d'huile pour le phare (Cape Beale.)

17 septembre.—L'équipage peinture une bouée pour les Pointes de Sable de la rivière Fraser, et fait divers autres ouvrages.

18 septembre.—Nous levons l'ancre et approchons du quai de Engelhardt et Cie, où nous remplissons d'eau douce la chaudière, le réservoir et les barils.

19 septembre.—Nous partons de Victoria pour le Cap Beale avec le capitaine Cooper à notre bord ; beaucoup de brume ; nous mouillons du côté américain à l'ouest de Clallum Bay.

20 septembre.—Nous levons l'ancre à 10 a. m. ; les passes sont pleines de brume ; à 3 p. m. le brouillard se dissipe pour quelque temps ; à 4 p. m. nous nous arrêtons pour sonder et nous avons 27 brasses d'eau ; à 4.45 p. m. nous arrêtons pensant le steamer près du Cap Beale ; nous sondons et nous trouvons 27 brasses d'eau ; nous mouillons ; à 10 p. m. le brouillard se dissipe un instant, et nous apercevons le phare au N. E. à 1½ mille.

21 septembre.—A 6 a. m. nous passons autour du récif ; nous ancrons dans 19 brasses d'eau ; le gardien vient à bord ; le capitaine Cooper va inspecter le phare ; nous débarquons de l'huile, du charbon et autres effets ; nous allons passer la nuit à l'anse Dodge.

22 septembre.—Nous partons de l'anse à 7 a. m. ; le brouillard est très-épais toute la matinée ; nous passons en vue de Neah Bay à 1 p. m. ; en vue de Race Rocks à 6 p. m. ; nous arrivons à Victoria à 7 p. m.

23 septembre.—Mouillé ; l'équipage nettoie le steamer.

24 septembre.—Nous nous préparons pour le service des bouées ; nous prenons à bord 60 brasses de chaîne.

25 septembre.—Nous prenons le chaland à notre remorque et allons à Brothie's Ledge à la recherche d'un ancre ; nous ne le trouvons pas ; à 11.30 le capitaine Cooper vient à bord ; nous mouillons la balise à une encablure au S. O. du récif ; nous revenons au port à 5 p. m.

27 septembre.—Nous prenons à bord 20 bidons d'huile de charbon pour le phare de la Pointe Atkinson ; à 9.30 a. m. le capitaine Cooper embarque et nous nous dirigeons vers Nanaïmo ; en passant nous peinturons les balises des récifs Lewis et Anderson ; nous passons la nuit mouillé dans le Ganges Harbour.

28 septembre.—Nous levons l'ancre à 6 p. m. ; nous arrivons à Nanaïmo à midi ; nous prenons à bord du chaland un certain nombre de pierres d'amarrage venant de la carrière.

29 septembre. Nous allons au quai à charbon ; nous prenons à bord du chaland 40 tonnes de charbon ; nous nous rendons à la Pointe Atkinson ; nous débarquons 20 bidons d'huile ; le capitaine Cooper inspecte le phare ; nous mouillons dans la Baie Anglaise.

30 sept.—Nous levons l'ancre à 6 a. m. ; nous plaçons une bouée de Nunn sur le Spanish Bank, et nous nous rendons au phare ; nous plaçons une bouée noire à la Pointe de Sable du nord ; nous nous rendons à New Westminster ; nous amarrons au quai à 7 p. m.

1er octobre.—Nous prenons à bord de la peinture, des provisions, un certain nombre de bouées, etc., et nous nous rendons à l'embouchure de la rivière, tout en sondant et explorant le chenal.

2 octobre.—Nous levons l'ancre à 6 a. m., et sondons le chenal ; le capitaine Cooper part pour Victoria à bord de l'*Enterprise*.

3, 4 et 5 octobre.—Nous nettoyons et peinturons les bouées ; nous sondons et explorons le chenal. L'*Enterprise* nous communique l'ordre du capitaine Cooper de cesser nos opérations à la Pointe de Sable et de nous rendre à Victoria en toute hâte *via* Nanaïmo.

6 octobre.—Nous arrivons à Victoria à 4 p. m. ; nous embarquons cinq tonnes de charbon pour le phare de Race Rocks.

8 octobre.—Nous nous rendons à Race Rocks ; nous y débarquons le charbon, et nous revenons à Victoria ; nous commençons à prendre du charbon pour un voyage au nord.

Du 9 au 15 octobre.—Nous approchons au quai pour prendre des approvisionne-

ments; nous partons à 1 p.m. pour Dean's Canal pour rencontrer le parti d'explorateurs V; nous arrivons à Kamsquit à 3 p.m. le 15; du 16 au 20, en route; nous arrivons à Departure Bay avec le parti d'explorateurs à 1 p.m.; pendant le voyage le steamer a éprouvé du gros temps; à 7 p.m. nous arrivons à New Westminster.

21 octobre.—Nous arrivons à Victoria à 4 p.m.; nous débarquons le parti d'explorateurs et ses approvisionnementns.

22 et 23 octobre.—Nous faisons du charbon et nettoyons le steamer.

25 octobre.—A 1 p.m. nous partons de Victoria pour Bute Inlet; nous arrêtons à Saanich où nous laissons au moulin de Sayard un grand canot pour le parti d'explorateurs de M. Harris; nous prenons M. DeCosmos, M.P., comme passager.

26 et 27 octobre.—En route; au cap Mudge nous engageons des Sauvages pour aller prendre M. Marcus Smith à bord du steamer *Otter*; nous arrivons au havre Waddington à 5 p.m.

28 octobre.—Nous attendons l'arrivée du parti de Cambie; dans l'après-midi nous prenons à bord les appareils et les approvisionnements du parti X; à 6 p.m. tout est à bord.

29 octobre.—Nous levons l'ancre à 4 a.m.; forte brise du S. E.

30 octobre.—Gros temps; nous arrivons à Nanaïmo à 3 p.m.

31 octobre.—Nous arrivons à Victoria à 3 p.m.

1er novembre.—Nous débarquons des approvisionnements au quai de la Cie. de la Baie d'Hudson.

2 novembre.—Nous faisons du charbon.

Du 3 au 21 novembre.—Nous faisons le service des bouées; ce service est fait plus tard que d'ordinaire, le steamer ayant été employé au service de l'exploration. Le temps est très-mauvais et le service se termine avec difficulté.

22 novembre.—Nous mettons en sacs dix tonnes de charbon pour le phare de Race Rocks.

23 novembre.—Nous partons pour Race Rocks; le temps est trop mauvais pour y arriver; nous revenons à Victoria à 5 p.m.

24 novembre.—Une nouvelle tentative de débarquer du charbon à Race Rocks réussit.

Du 25 au 29 novembre.—Le steamer se rend, avec le chaland à sa remorque, à Nanaïmo, à la Pointe Atkinson et au phare-flottant.

30 novembre.—Nous levons l'ancre à 7 a.m.; et mouillons en vue de la Pointe Garry; nous nous rendons au phare-flottant; nous levons ses ancrs et nous soulons à chacune de leurs chaînes 15 brasses de chaîne neuve.

1er décembre.—Le capitaine Cooper part pour Victoria à bord de l'*Enterprise*; nous partons à 9 a. m. pour Departure Bay.

2 décembre.—Nous chargeons le chaland de charbon; le steamer prend aussi du charbon.

3 décembre.—Nous mettons en place une pierre d'amarrage dans le havre de Nanaïmo, la bouée n'étant pas encore prête; nous partons à 1 p. m.

4 décembre.—Nous arrivons à Victoria à 7 p. m.

7 décembre.—Nous prenons du charbon.

8 décembre.—Nous partons pour Nanaïmo.

10 décembre.—A 7.30 a. m. nous partons pour Maple Bay et Cowichan; nous prenons à bord les partis V. et R. se rendant à Victoria où nous arrivons à 5 p. m.

11 décembre.—Nous débarquons des équipements, etc.

Du 13 au 20 décembre.—A Victoria; nous nous approchons du quai de la Cie. de la Baie d'Hudson; le steamer prend une caisse de glaces pour le phare de l'Île d'Entrée, et remplit son réservoir d'eau douce.

21 décembre.—A 7 a. m. nous partons pour Nanaïmo; à 7.30 le capitaine Cooper vient à notre bord à la baie McNeil; nous arrivons à Victoria à 4 p. m.

22 décembre.—Le capitaine Cooper débarque pour examiner la position du quai de Gordon; à 1 p. m. nous partons pour le phare de l'Île d'Entrée, avec l'entrepreneur, M. Baker, à notre bord; nous débarquons les glaces et autres effets; en revenant nous remorquons au port une bouée en dérive.

23 décembre.—Nous arrivons à Victoria à 3 p. m.

Du 24 décembre au 10 janvier, 1876.—Le steamer est regréé et nettoyé.

11 janvier.—Nous partons pour Nanaimo.

12 janvier.—Nous partons pour l'Île d'Entrée où le capitaine Cooper débarque pour inspecter les travaux.

13 janvier.—Nous partons pour Victoria.

Du 13 au 27.—Mouillé ; nous approchons le chaland et nous prenons du charbon pour un voyage au nord.

31 janvier.—Nous nous approchons du quai de Engelhardt ; et prenons à bord les approvisionnements et les équipements du parti X pour l'Inlet Gardiner.

1er février.—Gros vent.

2 février.—Nous partons pour Gardiner's Inlet à 8 a. m. avec le détachement X des explorateurs du chemin de fer caudien du Pacifique sous la direction de M. Gamsby ; nous arrivons à Nanaimo à 5 p. m.

5 février.—Nous partons à 7 a. m. ; gros vent du S.E. ; nous nous réfugions dans la Baie Profonde.

4 février.—Nous levons l'ancre à 7 a. m. ; à 5.30 p. m. nous mouillons à la Baie de Blenkinsop.

5 février.—Nous arrivons à Shuphartic Bay à 5 p. m.

6 février.—Nous arrivons à Bella Bella à 5.30 p. m.

7 février.—Nous arrivons à la Baie du Pêcheur à 10 p. m.

8 février.—Nous partons à 6 a. m. ; à midi nous rencontrons de la glace mouvante, plus loin nous trouvons l'Inlet couvert d'une glace solide de 20 pouces d'épaisseur à une distance de 30 milles de la tête ; à 1 p. m. nous cherchons un havre ; nous trouvons une baie assez bien protégée, à 7 milles de la glace solide, mais le mouillage n'y est pas facile ; nous ancrons dans 13 brasses d'eau.

9 février.—À 7 a. m. nous retournons jusqu'à la glace ; nous nous y attachons à 9 a. m. ; M. Gamsby envoie un détachement pour examiner l'état de la glace ; le détachement revient à 5 p. m. ; rapport favorable, nous passons la nuit le long de la glace.

10 février.—À 8 a. m. il commence à neiger ; à 9 a. m. nous nous éloignons et mouillons sur deux ancres ; le vent est fort et il neige.

Du 10 au 16 fév.—Tempête de neige, pluie et gros vent.

Du 16 au 18 fév.—Pluie et vent ; glaces sur le chenal.

19 février.—À 10 a. m. nous nous approchons de la glace, que nous trouvons très-amolie et couverte d'eau ; nous retournons à 2 p. m.

Du 9 au 24 février.—Pluie, vent et neige ; l'Inlet est couvert de glaces mouvantes ; une immense couche de glace vient dans la baie nous prendre par les travers des écueils, et brise notre chaîne de bâbord ; nous jetons notre ancre de réserve.

25 et 26 février.—Nous cherchons notre ancre ; le fond est très-rocheux.

28 février.—Nous nous rendons à la glace ; nous chargeons tous les traîneaux. qui partent pour Kilmarno, à 8 milles de distance ; partons pour le havre à 4 h. p. m.

29 février.—Nous levons l'ancre à 6 p. m. ; nous allons débarquer le reste des équipements et tout le détachement d'explorateurs, que nous avons eus à bord pendant 29 jours ; nous revenons mouiller à 2 p. m.

Du 1er mars au 11 avril.—À l'ancre ; nous avons successivement tous les temps depuis un froid très-intense jusqu'à une chaleur modérée ; succession répétée de vent, de pluie, de neige et de froid, et quelquefois le soleil paraît ; à 8 p. m., le 11, un canot arrivé de Kilmarno vient nous annoncer de la part de M. Gamsby que lui et son détachement seront prêts à embarquer demain matin à la glace.

12 et 13 avril.—Nous prenons à bord le détachement d'explorateurs ; nous partons à 4 a. m. en route pour Victoria ; nous arrivons à Mill Bank Sound à 7 p. m.

14 avril.—À 5.30 p. m. nous rencontrons le steamer *California* qui nous rapporte que le steamer *Otter* est à la recherche du *Sir James Douglas* ; nous arrivons à Alert Bay à 11.30 p. m.

15 avril.—Nous prenons du bois et partons de Alert Bay à 2 a. m. ; nous mouillons à la Baie Profonde à 7 p. m.

16 avril.—Nous partons à 4 a.m.; nous arrivons à 6 p.m. avec le détachement d'explorateurs.

17 avril.—Nous débarquons les approvisionnements et les équipements au quai Union.

18 et 19 avril.—Nous prenons du charbon.

20 avril.—Nous partons de Victoria pour Nanaïmo avec le chaland à notre remorque.

Du 20 au 25 avril.—Tournée d'inspection; nous revenons à Victoria 4 p. m.

26 avril.—A 11 a.m. nous appareillons et partons; le capitaine Cooper inspecte les phares de Race Rocks, de Fisgard et de Beren's Island; nous revenons à Victoria à 3 p.m., nous prenons à bord un nouvel ancre pour remplacer l'ancre perdu à Gardiner's Inlet.

Du 26 avril au 9 mai.—Le steamer est réparé, regréé, nettoyé, et prend du charbon.

10 mai.—Nous allons prendre au quai de la Cie. de la Baie d'Hudson des approvisionnements, etc. pour le détachement X du corps d'explorateurs du chemin de fer du Pacifique.

11 mai.—A 9 a.m. nous partons pour Bute Inlet avec le détachement X.

13 mai.—Nous arrivons à Waddington Harbour à 10 p.m.

14 mai.—En route pour Victoria; vent du S. E.

16 mai.—Nous arrivons à Victoria à 11.30 a.m.

17 mai.—Nous prenons du charbon et des approvisionnements pour les détachements R et X; nous faisons transporter à Bella Bella 200 sacs de charbon par l'*Isabel* pour l'usage du *Sir James Douglas*.

18 mai.—A 9 a.m. nous nous dirigeons vers Dean's Canal avec le détachement X à notre bord; nous mouillons à l'Île Hornby à 10 p.m.

Du 18 au 21.—En route; à 3 p.m., le 21, nous mouillons vis-à-vis le dépôt.

22 mai.—Nous débarquons les approvisionnements.

23 mai.—Nous levons l'ancre à 5 a. m. et continuons notre route vers Victoria.

23 au 27 mai.—En route; nous arrivons à Victoria à 1 p. m. le 27.

29 mai.—Nous prenons du charbon; nous emplissons 200 sacs de charbon pour le phare de Race Rocks.

30 mai.—Nous partons à 11 a. m.; le vent et la mer ne permettent pas de débarquer, et nous revenons à Victoria à 3 p. m.

1er juin.—Le capitaine John Devereux prend le commandement du steamer du gouvernement.

2 juin.—Nous allons à Race Rocks; débarquons du charbon et autres approvisionnements; nous nous rendons au phare de Fisgard où nous débarquons 40 sacs de charbon; nous revenons à Victoria; nous mouillons et prenons à notre bord le reste du charbon contenu dans le chaland.

6 juin.—Nous partons de Victoria pour Nanaïmo à 3 p. m., nous arrêtons à la Baie McNeil et nous prenons le capitaine Cooper à notre bord; à 10.30 p. m. nous mouillons à Nanaïmo.

7 juin.—Nous nous rendons à l'Île d'Entrée avec à notre bord M. Fenney et M. Kenney, le gardien du phare; nous livrons 18 bidons d'huile de charbon et divers approvisionnements; à 5 p. m. nous revenons à Nanaïmo avec le capitaine Cooper et ceux qui l'accompagnent.

8 juin.—A a.m., nous partons de Nanaïmo et revenons au phare avec des meubles et des provisions pour le gardien; à 8.30 p.m. le phare de l'Île d'Entrée est allumé pour la première fois; à 10 p.m. nous partons pour la Baie Anglaise; nous apercevons le nouveau feu à 15 milles de distance; le temps est obscurci par la pluie; à minuit nous mouillons dans la baie Anglaise.

9 juin.—Nous partons à 8 a.m. pour la Pointe Atkinson; le capitaine Cooper débarque et inspecte le phare; à midi nous visitons le phare-flottant et repartons pour Victoria; à 6.30 p.m. nous arrivons et mouillons à Victoria.

Du 10 au 13 juin.—A Victoria.

14 juin.—A 11.15 a.m. nous quittons le quai et prenons la mer en route pour le phare de Cap Beale avec le capitaine Cooper à bord; à midi nous arrêtons au phare de

Fisgard où le capitaine Cooper débarque; à 12:45 nous partons pour les passes; à 4 p.m. vis-à-vis Otter Pointe; fort vent de l'ouest et grosse mer; nous nous rendons à Sooke Harbour.

15 juin.—A 3 a.m., beau temps, nous appareillons et reprenons notre route; à 1 p.m. nous arrêtons en face du phare; la marée est trop basse pour permettre de communiquer; nous mouillons à Dodger's Cove; nous débarquons 18 bidons d'huile de charbon, et quelques provisions pour le gardien; le capitaine Cooper inspecte le phare; à 7:30 les chaloupes reviennent; à 9.15 nous levons l'ancre et poussons vers la mer où nous allons observer le feu du Cap Beale.

16 juin.—A 1.40 a.m., nous avons le phare du cap Flattery au S. E. $\frac{1}{4}$ S. à environ 3 milles; nous perdons de vue le feu du Cap Beale sur le toit de la chambre du pilote à une distance de 27 milles; nous mouillons à Neah Bay à 3 a.m.; à 9.30 nous réparons; nous arrêtons et débarquons le capitaine Cooper à Race Rocks; à 5 p.m. nous débarquons le capitaine Cooper au phare de Fisgard; à 6.30 p.m. nous mouillons dans le havre de Victoria.

Du 17 au 30 juin.—A Victoria, le steamer est pointuré, enduit de goudron, nettoyé et regréé.

HOPITAL DE LA MARINE.

Pendant la dernière année fiscale cette institution a pu secourir un certain nombre de marins malades. Elle est agréablement située; seulement les voisins sont quelquefois quelque peu turbulents. Les habitations des indigènes commencent à la clôture d'enceinte. D'un autre côté l'Asile des Aliénés est situé tout près en arrière de l'hôpital; l'inconvénient qui résulte de ce dernier voisinage n'est cependant que temporaire, vu que le gouvernement provincial est à bâtir à New Westminster un nouvel et spacieux asile pour l'utilité de cette malheureuse classe d'infirmités. J'espère que le terrain occupé par l'asile actuel sera rajouté à celui qui dépend de l'hôpital.

L'administration des Travaux Publics a fait construire autour de l'hôpital une forte clôture d'enceinte.

La citerne actuelle n'est pas assez grande pour contenir une quantité suffisante d'eau de pluie (seule ressource de l'établissement); il en faudrait une autre d'une plus grande capacité. Cette saison a été tout à fait exceptionnelle, il a plu beaucoup plus qu'à l'ordinaire, et conséquemment la provision d'eau a toujours été suffisante; mais après quelque temps de sécheresse on aurait été dans la nécessité d'avoir recours aux charroyeurs d'eau.

Beaucoup de navires entrent au port de Nanaimo, et en sortent sans aller du tout à Victoria. Les chirurgiens de l'endroit soignent tous les cas de maladie, et ce n'est que dans un cas de maladie persistante et sérieuse que le patient est envoyé à l'hôpital de la Marine.

Bon nombre de navires visitent aussi le port de Burrard Inlet sans se rendre à Victoria. En cas d'accident ou de maladie à bord des navires dans ce port, les médecins de New-Westminster sont appelés. Les accidents et les cas de maladie sérieuse ont cependant été remarquablement rares à Burrard Inlet depuis plusieurs mois; mais s'il s'en présente quelques-uns, les mesures sont prises par l'administration pour que les patients soient admis à l'Hôpital royal de la Colombie, à New-Westminster.

ACCIDENTS ET NAUFRAGES.

Le steamer de la maille *City of Panama*, s'est échoué au havre Victoria le 9 octobre; il a dû décharger une partie de sa cargaison, mais n'a souffert aucun dommage.

Les navires *Nation's Hope* et *Blanche* ont tous deux rencontré un accident le 29 octobre dernier; le premier mouillé dans les Royal Roads, le second en mer à la hauteur de la Pointe de Sable de la rivière Columbia. Un coup de vent du S. E. fit casser le cable du *Nation's Hope* et celui-ci fut s'échouer sur le rivage; après y avoir resté quelque temps il finit par se remettre à flot et s'en fut dans le havre d'Esquimalt. Le *Blanche* était à 200 milles en mer, chargé de grain venant de Portland sur la rivière Columbia, lorsque sous le même coup de vent sa cargaison se déplaça, le

navire dût sacrifier ses mâts pour se sauver du naufrage, et vint se faire radoubier dans ce port.

Le 8 novembre dernier la population fut jetée dans le plus grand émoi par la nouvelle que le vapeur *Pacific*, portant les malles de S.M., et 275 passagers à part de l'équipage, ainsi que des valeurs considérables et de riches marchandises, avait été englouti corps et biens. La rumeur attribuait l'accident à diverses causes, mais aucuns renseignements authentiques ne purent être obtenues avant le témoignage de M. Farrell, l'un des deux seuls survivants des 320 personnes à bord. On apprit subséquemment que par une nuit assez belle, le 4 novembre, environ douze heures après avoir quitté ce port, le steamer vint en collision avec le navire américain *Orpheus*, frappant celui-ci à quelques pieds en arrière des premières voilures. Il était vers 9 p. m.; c'était la première nuit du voyage, et presque tout le monde était au lit. On suppose que le steamer étant vieux et impropre à la mer, sombra avant qu'on ait eu le temps de descendre les chaloupes, de faire des radeaux, ou d'avoir recours à aucun moyen de sauvetage.

Deux jours après le navire *Orpheus* vint échouer dans le Barclay Sound sur la côte ouest de l'Île Vancouver; le capitaine et les officiers prétendirent que la cause de l'accident était qu'on avait pris le phare du Cap Beale pour celui du Cap Flattery. Le navire resta quelques jours sur des rochers près du rivage, à quelque distance de l'île Izaartoo, puis glissa enfin en eau profonde où ses mâts sont complètement submergés.

Le steamer *Grappler*, qui s'était échoué dans le havre de Nanaimo à marée basse, revint à flot quand vint le flux.

Les seules pertes de vie que l'on ait à enregistrer pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876, sont celles qu'a entraînées le naufrage du steamer *Pacific*.

CHARBON.

Les ports de Nanaimo et de Departure Bay prennent tous les ans plus en plus d'importance. La quantité de charbon qui s'y est expédié pendant la dernière année fiscale, dépasse de 70,000 tonnes celle des envois de l'année précédente. La mine Harewood, propriété de M. T. A. Bulkley, a dernièrement été ouverte. Le marché de San Francisco étant incombé, les demandes vont diminuer pour quelque temps; les navires de la Grande-Bretagne et d'Australie portent à ce marché de grandes quantités de charbon comme lest dans l'espoir d'y prendre des chargements de grain pour l'Europe.

J'éprends la liberté de donner dans mon rapport un état des exportations de charbon.

	Tonnes.	Valeur.
Exporté aux Etats-Unis.....	99,042½	\$543,900
do au Mexique.....	2,000	11,000
do aux Îles Sandwich.....	865	4,768
	101,907½	\$559,668

Valeur totale du bois exporté de Burrard Inlet pendant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier, \$273,430.

Cette agence a maintenant des bureaux confortables et commodes dans le nouvel édifice de la douane; l'inspecteur des bateaux à vapeur a l'usage de l'un de ces bureaux quand il en a besoin.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,

JAMES COOPER,
Agent.

ÉTAT des dépenses pour la construction de phares, dans la Colombie-Britannique, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

		\$	cts.	\$	cts.
<i>Phare de la Pointe Atkinson.</i>					
N. Shakespeare.....	Annonces dans le "Nanaimo Free Press"	8	00		
Engelhardt et Cie.....	Transport des appareils.....	12	60		
Arthur Fenney	Balance de contrat, (\$4,250.00).....	377	36		
do	Changements à la tour, \$381.12 ; citerne, \$176.13	560	25		
Cie. de scieries de Hasting	Bois.....	3	28		
P. McQuade et fils.	Câble en fil de cuivre, etc.	49	13		
				1,016	62
<i>Phare du Cap Beale.</i>					
Wm. Spring	Payé pour abattre des arbres intercep. la lumière.....			40	00
<i>Phare de l'Île Beren (Victoria.)</i>					
Louis Baker.....	A compte de l'entreprise	1,880	00		
do	Payé pour fret	43	69		
T. C. Jones	Frais de chaloupe.....	27	50		
do	Chaloupe, rames, etc.	65	00		
Engelhardt et Cie.	Emmagasinage.....	15	00		
Jas. McDowell.....	9 jours d'ouvrage, (\$5.00) \$45.00 ; construction d'une remise pour la chaloupe, \$40.00.....	85	00		
P. H. O'Brien	2½ jours d'ouvrage comme charpentier.....	8	75		
Arthur Fenney.	9½ jours d'ouvrage, \$47.50 ; 6 semaines d'insp., \$48.00.	95	50		
Wm. Mann	Fond neuf à la citerne	25	00		
Jos. Spratt	Ferrures et consoles en cuivre.....	11	12		
P. McQuade et fils	Verre, mastic, etc.	39	12		
				2,295	63
<i>Phare de l'Île d'Entrée (Nanaimo).</i>					
L. Baker.	A compte sur le contrat.....	2,237	50		
Chas. Leslie.....	à compte du contrat de L. Baker.....	30	00		
E. B. Marvin.....	do	325	47		
Rueff et Cie.....	do	75	00		
John Gordon	do	250	00		
Nathaniel Acorn.....	do	150	00		
B. Madigan.....	do	50	00		
Mansell et Holroyd	do	20	00		
H. Saunders.....	do	315	00		
T. C. Peters.....	do	95	00		
J. McB. Smith.....	do	100	00		
J. H. Todd.....	do	150	00		
John Gordon.....	Terminer le phare suivant le contrat.....	750	00		
do	Const. d'une remise pour la chaloupe et d'un débarc.	75	00		
Arthur Fenney.....	Pour inspection, \$184.00 ; frais de route, \$15.00.....	199	00		
do	Payé pour la pose du toit, etc.....	109	40		
do	Payé à un sauvage comme gardien, 56 jours à \$1.50.....	84	00		
Engelhardt et Cie.....	Emmag. des matér. \$12.50 ; honor. du consul, \$2.50...	15	00		
Capt. James Cooper.....	Frais de route, etc.....	35	75		
T. C. Peters	Louage d'un vapeur, \$20.00 ; fret sur 4 colis, \$1.25	21	25		
Steamer <i>Monon</i>	Fret	4	00		
L'hon. A. N. Richards.....	Frais judiciaires vs. L. Baker	20	00		
do	Rédaction d'un contrat avec J. Gordon.....	20	00		
				5,131	37
Total				\$8,477	67

JOHN TILTON,
Comptable.

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, dans la Colombie-Britannique, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

		\$	cts.	\$	cts.
<i>Bouées et Balises.</i>					
Collings et Cook.....	Radoub du chaland aux bouées	178	50		
do	do do pour servir sur les				
	Pointes de Sable de la rivière Fraser	600	00		
Jos. Cunningham.....	Quatre bouées suivant contrat pour la rivière				
	Fraser	190	50		
Jas. Robinson.....	Exploration du chenal et pose de 4 bouées.....	100	00		
Arthur Fenny.....	Réparation de la balise de Gabriola Reef.....	82	75		
do	Deux tentat. de redresser la balise de Walker Rock	35	00		
do	Payé à deux aides.....	21	00		
do	Trois bouées neuves à \$60 chacune.....	180	00		
do	Réparations de bouées, chaîne, etc.....	232	25		
do	Construction d'une bouée pour Kelp Reef, Passes				
	de Haro, suivant contrat.....	450	00		
do	Payé à des sauv. pour main-d'œuvre, chenal intér.	96	00		
E. B. Marvin.....	Peinture et ferronnerie	67	72		
Jonathan Robinson.....	12 jours d'ouvrage, Pointes de Sable, rivière Fraser	30	00		
Silas J. Frost.....	do do do do	30	00		
Walter Blackie.....	Ouvrage de forgeron do do	18	63		
R. W. Deane.....	Peinture, etc., do do	10	75		
Jno. Murray.....	Main-d'œuvre, nettoyage et peinturage des bouées	32	00		
P. McQuade et fils.....	Chaines, liens, etc., \$220.48; vernis, huile, etc., \$10;				
	et trois chaines d'amarrage, \$139.34	369	82		
D. W. Higgins.....	Annonces.....	10	00		
Jno. Holden.....	Chaines, liens, boulons à bout percé, ouvrage en fer	425	02		
Jas. Cunningham.....	Peinture, vernis, huile bouillie, corde, etc.....	77	55		
Henry Glide.....	Chaines, liens, etc., havre Victoria	28	00		
Jeremiah Nagle.....	Louage d'une chal. pend. 7 mois, et argent payé pour				
	faire enlev. des chain. et les remp., havre Victoria	67	25		
Cie. de la Baie d'Hudson	400 lbs. de fer, havre Victoria.....	10	00		
Sam'l Clifford.....	Réparation et peinturage d'une bouée, havre Victoria	54	00		
Eli Harrison.....	Echelle de marée	3	50		
Tibbetts et Wilson	Pour avoir sauvé une partie de la bouée de Kelp				
	Reef, détachée de son ancrage.....	20	00		
Jos. Spratt.....	Ferrures et main-d'œuvre.....	37	95		
Richard Nightingale	Appareil d'amarrage, pierres, pose.	218	50		
Lowen et Erb.....	Provisions pour journaliers sur les Pointes de Sable	10	00		
Jno. Sabiston, fils.....	Remplacer les bouées.....	56	00		
Fletcher, Beck et Cie.....	Réparations à deux bouées et matériaux.....	12	00		
Wm. Sage.....	17½ jours à chercher des bouées et les remettre en				
	place, havre de Nana, \$2.50.....	43	75		
Robt. Terry.....	do do do do	43	75		
Matthews, Richards et Cie	Ferronnerie	34	00		
				3,876	24
<i>Havre de Beren's Island.</i>					
Henry Guydon.....	Salaires de gardien temporaire, depuis le 29 février				
	au 31 mars 1876	40	00		
E. Cox.....	Trois mois de salaire comme gardien.....	112	50		
D. W. Higgins.....	Annonces dans le <i>British Colonist</i>	12	00		
J. K. Suter.....	do <i>Mainland Guardian</i>	10	00		
G. C. Keays.....	Tuyaux et quincaillerie.....	85	22		
E. B. Marvin.....	Quincaillerie, mâts, meubles, etc.....	228	90		
				488	62
<i>Phare de l'île d'Entrée.</i>					
M. C. Kenny.....	Un mois de salaire comme gardien.....	50	00		
T. C. Jones.....	Chaloupe	65	00		
J. S. Drummond.....	Tuyaux de poêle, toit en cuivre pour la lanterne....	138	00		
A. et W. Wilson.....	Réparation au réservoir des lampes.....	3	50		
				256	50
<i>A reporter..</i>				4,621	36

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares dans la Colombie-Britannique, etc.—*Suite.*

		\$	cts.	\$	cts.
	<i>Report.....</i>			4,621	36
	<i>Phare de Fisgard.</i>				
W. H. Bevis.....	Douze mois de salaire comme gardien avec un aide.....	759	96		
Williams et Arthur.....	Eau.....	16	00		
Thos. Storey.....	Débarcadère.....	35	00		
do	Quatre châssis neufs.....	35	00		
Hy. Saunders.....	28 lbs. savon.....	3	92		
Thos. Wilson et Cie.....	Toile-verre et indienne.....	4	38		
E. B. Marvin.....	Poulies, corde, toile cirée, déchets de coton.....	61	03		
H. McKenzie.....	Fret sur huile de charbon.....	2	50		
T. C. Jones.....	Frais de chaloupe.....	10	75		
T. N. Hibben et Cie.....	Papeterie.....	6	00		
A. et W. Wilson.....	Brique réfractaire.....	3	00		
Engelhardt et Tibbals.....	Deux tonnes de charbon.....	22	00		
Langley et Cie.....	Savon, cuir, brosse, huile, etc.....	51	50	1,011	04
	<i>Phare-flottant de la rivière Fraser.</i>				
James Jolly.....	Une année de salaire comme patron et gard. en chef.....	1,200	00		
Duncan McLean.....	do do aide.....	480	00		
Jno. Wick.....	do do do.....	480	00		
N. Shakespeare.....	Annonce.....	2	50		
Vapeur <i>Entreprise</i>	Fret sur une pompe, matériaux, et passage du Capt. Cooper.....	71	15		
Hy. Saunders.....	Provisions et épiceries.....	631	20		
Dunsmuir, Diggle et Cie.....	Dix tonnes de charbon, \$5.50.....	55	00		
Thos. Wilson et Cie.....	Flanelle.....	6	25		
E. B. Marvin.....	Huile, peinture, corde, laine, ferronnerie, etc.....	253	46		
T. N. Hibben et Cie.....	Papeterie.....	9	87		
Jno. Holden.....	Tourniquet, chaînes, treuil, etc.....	144	25		
Jno. Camessa.....	75 gallons d'huile de foie de chien de mer, à 60c.....	45	00		
Langley et Cie.....	Eponges, cuir et mèches.....	7	30		
Cap. Jas. Cooper.....	Passage, aller et retour à Victoria.....	9	50		
Cie. de la Baie d'Hudson.....	Fret sur approvisionnements, etc., quaiage.....	54	50		
Kelly et Taylor.....	Ferronnerie.....	23	13		
M. Muir.....	188 gallons d'huile de foie de chien de mer, à 62½c.....	117	50		
A. et W. Wilson.....	Ferronnerie, ajustage de tubes à 10 lampes.....	47	74		
Thos. Fletcher.....	Ré-argenter les réflecteurs.....	36	00		
J. Engelhardt.....	263 gallons d'huile, à 60c.....	161	40		
W. G. Porter.....	19 jours d'ouvrage, réparation des bastingages de la lanterne, et calfatage de voies d'eau.....	95	00	3,930	75
	<i>Phare du Cap Beale.</i>				
A. Westmoreland.....	Une année de salaire comme gardien avec un aide.....	1,200	00		
Langley et Cie.....	300 gallons d'huile de charbon, à 65 cts.....	195	00		
P. McQuade et fils.....	500 gallons d'huile de charbon, à 62½ cts.....	312	50		
do	Épiceries, flanelles, etc.....	26	87		
R. Westmoreland.....	Transporter les approvisionn. sur la côte du phare.....	17	00		
W. Spring.....	Transport des lettres et des approvisionnements de Victoria, depuis le 1er juillet 1875 au 30 juin '76.....	50	00		
do	2 rames.....	5	50		
J. McLeod.....	Réparation et peinture de la tour.....	176	00		
E. B. Marvin.....	Blanc de plomb, huile bouillie, pinceaux, etc.....	105	00		
Dunsmuir, Diggle et Cie.....	5 tonnes de charbon, à \$5.50.....	27	50	2,115	37
	<i>A reporter.....</i>			11,678	52

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Colombie-Britannique.—*Suite.*

	<i>Report</i>	\$ cts.	\$ cts.
			11,678 52
	<i>Phare de la Pointe Atkinson.</i>		
E. Woodward.....	Une année de salaire comme gardien avec un aide.....	800 00	
Jas. Cunningham.....	Câble, poulies, verre, ferronnerie, peinture, etc.	54 37	
Engelhardt et Cie.....	Certificat de consul sur envoi du Canada.....	5 00	
Jos. Spratt.....	Poids en plomb et réparations aux ferrures.....	129 42	
Langley et Cie.....	Huile, etc.....	12 00	
A. et W. Wilson.....	Tuyaux en fer, réparations, etc.....	51 00	
Wm. Mumford.....	Chèvre et remise.....	60 00	
Matthews, Richards et Cie	Ferrures.....	9 87	
Arthur Fenny.....	Deux hommes emp. à rép. l'escal. cond. au phare, et à rép. les fenêt. de la maison et de la tour.....	120 00	1,251 66
	<i>Phare de Race Rocks.</i>		
Thomas Argyle.....	Une année de salaire comme gardien, avec trois aides.....	1,539 34	
Henry Saunders.....	Epicerie et provisions.....	638 20	
Dunsmuir, Diggle et Cie.	16 tonnes de charbon.....	88 00	
H. E. Beckwith.....	Fret sur l'arbre de la cloche-d'alarme et approvis.	15 00	
T. N. Hibben et Cie.....	Papeterie.....	5 00	
Jas. W. Davies.....	Quatre jours comme gardien de phare du 1er au 4 septembre 1875.....	4 66	
E. B. Marvin.....	Ferronnerie, peinture, toile cirée, câble, brosse, poterie, flanelle, déchets de coton.....	396 25	
John Camessa.....	80 gallons d'huile de foie de chien de mer, \$48.00; livraison \$5.00.....	53 00	
do.....	Transport des approvisionnements.....	6 00	
Jos. Spratt.....	Réparations des ferrures.....	19 30	
Langley et Cie.....	Huile, allumettes, peinture, esprit de vin, etc.....	37 99	
P. McQuade et fils.....	Toile, etc.....	21 50	
J. Engelhardt.....	Huile.....	120 00	
Robert Ridley.....	Peint. de la tour du phare et de celle de la cloche...	150 00	3,094 24
	<i>Compte général.</i>		
P. McQuade et fils.....	5,000 gallons d'huile de charbon à 62½ cts.....	312 50	
do.....	1,000 do do do 55 cts.....	550 00	
Engelhardt et Cie.....	Emmagasinage.....	2 50	
H. Rhodes et Cie.....	do.....	4 25	
Cie. de la Baie d'Hudson.	do quaiage et jaugeage.....	16 80	
H. J. Cook.....	Réparation et calfatage du chaland aux bouées.....	260 00	
Thos. C. Jones.....	Frais de chaloupe, etc.....	5 50	1,151 55
	Total		17,175 97

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,

Comptable.

ANNEXE No. 7

ETAT des dépenses pour l'entretien des vapeurs fédéraux, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

	Vapeur "Napo'eon III."	\$ cts.	\$ cts.
Capt. Després	Salaire comme capitaine, du 1er juin 1875 au 30 juin 1876.....	866 64	
J. U. Gregory.....	Gages des officiers et de l'équipage, du 1er juin 1875 au 30 juin 1876.....	8,717 08	
Fisher et Blouin.....	Boyaux en cuir, fil de cuivre, etc.....	138 75	
Dussault et Cie.....	Touage.....	15 00	
Julien et Frères.....	Cuivre \$7.60; ancre \$37.24.....	44 84	
A. P. Fréchet.....	Ferronnerie.....	2 80	
Middleton et Dawson.....	Papeterie.....	11 18	
D. Laliberté.....	Barils et réparations de serrures.....	9 85	
G. H. Gore.....	Ciment.....	94 80	
Archer et Cie.....	Bois.....	307 10	
Henry Black.....	Cabestan.....	30 00	
G. Bissett.....	Treuil, \$600.00; goujons, \$20.00; répar., \$80.00.....	700 00	
Cie. du havre du Palais...	Hivernement et mouillage.....	269 68	
P. Alphonse.....	Ouvrage en cuivre.....	36 00	
Joseph Boivin.....	Ferronnerie et peinture.....	661 02	
L. Arel.....	Provisions et viande.....	1,333 56	
A. Bernier.....	Main-d'œuvre.....	25 50	
John Giblin.....	Charbon.....	163 33	
L. N. Servais.....	Main-d'œuvre.....	18 00	
X. Gagnon.....	Charpenterie.....	33 75	
E. Fontaine.....	Main-d'œuvre par lui et deux aides.....	46 50	
W. Barbour.....	Dépenses durant le voyage, y compris provisions fraîches, pilotages, etc.....	314 03	
N. Fitzhenry.....	15 jours d'ouvrage.....	28 50	
E. Badard.....	Peinturage.....	97 65	
T. Routier.....	Payé pour charpentiers et forgerons.....	1,774 07	
James Marmen.....	Charrriage.....	192 70	
J. D. Marsan.....	Elingues de chaloupe.....	28 75	
F. Rousseau.....	Lit.....	5 60	
Ph. Whitty.....	Seaux et dalle à charbon.....	14 75	
P. Rouillard.....	Blanchissage, \$102.00; confection de rideaux, \$4.00.....	196 00	
Joseph Fuchs.....	Vêtements.....	74 75	
A. Mulholland.....	Plombage et vitrage.....	163 50	
S. Bedard.....	Ferronnerie, tuyaux, etc.....	566 57	
Tweddle et Campbell.....	Réparations des ferrures.....	609 91	
F. Derouin.....	Poulies.....	51 70	
M. Dion et Cie.....	Provisions, \$111.00; poisson, \$11.00.....	122 00	
D. Langlois.....	Lait.....	57 23	
L. Marois.....	Légumes.....	314 89	
J. W. Wood.....	Boucher une voie d'eau.....	48 50	
C. Seifert.....	Lunette.....	4 00	
John Davidson.....	Pain.....	194 99	
Robitaille et Pieller.....	Verre.....	20 00	
F. Plamondon.....	Poisson.....	49 26	
Dunn, Samson et Cie.....	Entrée au bassin, \$82.00; loyer de bassin, \$300.00; 30 jours en sus, \$18.00; \$540.00, y compris dommage causé au bassin, etc.....	922 00	
O. Pickard.....	Réparations de plombier.....	716 60	
L. Leclerc.....	Ancre, etc., 143.75; cordage en fil de fer, \$19.50; étoupe, \$20.00.....	183 25	
W. Crawford et fils.....	Charbon.....	1,058 25	
J. Vaudry.....	Chandelles.....	21 20	
F. O. Vallerand.....	Lampes.....	12 90	
R. Blakiston.....	Voiles neuves, \$451.91; réparations, \$19.60.....	471 51	
	A reporter.....	21,750 35	

ETAT des dépenses pour l'entretien des vapeurs fédéraux, etc.—
Suite.

	Report.....	\$ cts. 21,750 35	\$ cts.
<i>Vapeur "Napoléon III."—Suite.</i>			
Joseph Eden.....	Provisions, \$93.39; charbon, \$200.00.....	293 39	
G. Bouchard.....	Provisions.....	726 76	
E. Chanteloup.....	Poinçon, vis, etc., \$346 82; tuyaux de cuivre, \$89.00.....	435 82	
G. F. Philips.....	Réparations d'ouvrages en cuivre.....	1,062 85	
C. Duquet et Cie.....	Pendules, télescope, etc.....	50 00	
L. Guérard.....	Couverture de trente bancs, chaises, etc.....	78 13	
Man. de caoutch. de Québec.....	Joint en caoutchouc.....	34 42	
P. F. Reinfrét.....	Drogues et médecines.....	21 60	
H. Dinning.....	Bois, \$34 85; chêne, \$18.34; poinçonnage, laminage, etc., \$25.75.....	78 94	
W. H. Ross.....	Charbon.....	1,124 38	
Jalbert et Frères.....	Usage de treuil.....	13 00	
F. Vezina.....	Peinturage.....	37 80	
Dastous, St. Laurent et Cie.....	Couteaux, etc.....	4 60	
H. S. Scott et Cie.....	Quincaillerie.....	68 50	
Ann Kane.....	Poêle.....	16 10	
M. Paradis.....	Beurre.....	42 17	
W. C. Adams et Cie.....	Mouillage.....	37 50	
A. H. Murphy.....	Charbon, \$532.00; mouillage, \$164.00.....	696 00	
O. L. Richardson.....	Cuir.....	2 45	
J. M. Tardiff.....	Espar.....	2 50	
Tache et Cie.....	Provisions.....	26 50	
M. Thibaudeau.....	Faïence.....	61 68	
C. et W. Wurtele.....	Fer.....	203 77	
Chinic et Beaudet.....	Fer galvanisé.....	2 66	
Ahearn et Walsh.....	Tranche-pain.....	9 00	
Bélangier et Gariépy.....	Vernis, peinture et pinceaux.....	87 65	
G. W. Black.....	Charbon.....	135 00	
J. Vaudry.....	Coton.....	3 46	
J. Blais.....	Couper la glace, \$7.20; hivernage, \$70.00.....	77 20	
J. Parent et Cie.....	Futailles.....	21 50	
L. Bourget.....	Provisions.....	142 49	
J. Ralph.....	Réparations à la chaudière.....	593 56	
Cie. du Grand-Tronc.....	Fret.....	5 33	
S. Boyce.....	Fusées.....	30 90	
Cie. de vapeurs de Québec et des ports du Golfe.....	Fret.....	7 00	
F. Dufour.....	Main-d'œuvre de lui-même et un aide.....	13 20	
G. T. Davie.....	Radoub.....	12 00	
F. M. Dechene.....	Uniformes, \$194.25; tapis, \$234.01.....	428 26	
Dinning et Webster.....	Baquets à charbon.....	18 00	
Audet et Robitaille.....	Câble, poulic, huile de poisson, etc.....	1,084 63	
J. O. Donohoe.....	Réparations aux compas.....	14 50	
Fonds des pilotes invalid.....	Taxe de 7 p. cent sur le sal. du capt. Després (\$800).....	56 00	
Lemieux et Noël.....	Fer.....	4 00	
Terrean et Frères.....	Treuil et grille, \$58.16; fonte, \$88.58.....	146 74	
A. Mulholland.....	Lumières latérales.....	390 00	
			30,152 29
<i>Compte des réparations spéciales.</i>			
G. T. Philips.....	Réparations à la machine.....	2,700 00	
P. Whitty.....	Réparations de feronniers.....	59 29	
J. Marmen.....	Charriage.....	66 85	
Joseph Boivin.....	Quincaillerie.....	224 69	
Tweddell et Campbell.....	Fonte, palans, etc.....	140 05	
D. Davidson.....	Coin de fer, angle, serrures, etc.....	812 88	
C. et W. Wurtele.....	Rivets et fer.....	914 37	
G. Glassford.....	Rivets.....	245 04	
G. T. Davie.....	Usage d'un poinçon.....	258 00	
J. B. Coté.....	Moulures.....	26 00	
Report.....		5,447 17	.....

ETAT des dépenses pour l'entretien des vapeurs fédéraux, etc.—
Suite.

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report.....</i>		5,447 17	
<i>Compte des réparations spéciales—Suite.</i>			
T. Routier.....	Gages des menuisiers et forgerons.....	2,498 46	
do	Gages des peintres.....	568 03	
H. S. Scott et Cie.....	Fer	615 79	
Terreau et Frères.....	Fonte.....	207 44	
J. D. Marsau.....	Agrès.....	167 45	
G. Bisset	Quincaillerie et ouvrage de forgeron.....	526 65	
P. Rouillard	Réparations aux lits.....	14 25	
Archer et Cie	Bois.....	2 56	
R. Neil.....	Poinçonner et ployer des plaques.....	304 38	
			10,352 18
<i>" Druid."</i>			
Capt. Marmen.....	Une année de salaire comme capitaine.....	882 00	
J. U. Gregory.....	Bordereau des officiers et de l'équipage.....	5,567 83	
Receveur-Général.....	Taxe pour fonds de retr. sur le sal. du capt. Marmen.....	18 00	
P. Rouillard.....	Lavage, \$96.00; réparations aux matelas, \$4.50.....	100 50	
L. Leclerc.....	Bouilleurs.....	87 50	
J. Fuchs.....	Vêtements pour le capitaine.....	10 00	
D. Langlois.....	Lait.....	73 53	
M. Dickey.....	Provisions.....	19 32	
H. S. Scott et Cie.....	Fer.....	4 90	
F. O. Vallierand.....	Cheminées et becs.....	17 65	
Middleton et Dawson.....	Papeterie.....	6 33	
Belanger et Gariépy.....	Peinture et brosses.....	1 60	
L. Marois	Légumes.....	435 57	
M. Dion et Cie.....	Provisions, poisson, etc.....	76 05	
F. Plamondon.....	Poisson.....	77 51	
L. Arel.....	Provisions et bœuf.....	1,131 56	
Allan Gilmour.....	Hivernage.....	85 00	
T. Routier.....	Gages aux menuisiers et aux forgerons.....	700 03	
J. Boivin	Peinture, \$8.70; quincaillerie, \$88.68.....	97 38	
S. Bedard	Quincaillerie, tuyaux, lampes, etc.....	204 20	
A. Noel	Réparations à la chaloupe.....	28 00	
G. Seifert.....	Verre.....	3 50	
J. Davidson	Pain.....	236 90	
Crawford et Fils	Charbon	1,989 50	
E. Trottier.....	Beurre	21 60	
Archer et Cie.....	Bois de construction.....	246 95	
Terreau et Frères.....	Fonte et réparations.....	100 63	
G. T. Philips	Matériaux et réparations de chaudronniers.....	219 46	
C. Duquet.....	Réparations à une pendule.....	1 50	
M. Paradis.....	Beurre	28 60	
W. C. Adams et Cie.....	Mouillage.....	43 50	
M. Thibaudeau.....	Verre et poterie	8 70	
C. et W. Wurtel.....	Fer.....	152 57	
Ahearn et Walsh.....	Tranche-pain.....	9 00	
F. Parke et Fils	Déchets pour nettoyer la machine.....	5 81	
J. Blais.....	Hivernage	60 00	
Jas. Marmen	Charriage	144 20	
L. Bourget	Provisions.....	119 33	
R. Blackiston.....	Réparations aux voiles.....	39 35	
A. Tranquille.....	Poulies.....	14 08	
Cie. canadienne d'express	Fret.....	3 75	
J. Mullins	Surveillance	38 00	
S. Carroll	Réparations à la chaudière, etc.....	866 55	
G. Glassford.....	Rivets et plaques.....	68 16	
G. Bisset	Quincaillerie et réparations de fondeurs.....	120 00	
A. Mulholland	Lumières latérales.....	14 00	
N. Fitzhenry	Charbon	36 47	
F. A. Myrand.....	Pilotage	75 00	
F. M. Dechêne.....	Prélart, uniformes, etc.....	49 90	
<i>A reporter.....</i>		14,421 47	

ETAT des dépenses pour l'entretien des steamers fédéraux, etc. — *Suite.*

	<i>Report</i>	\$ cts. 14,421 27	\$ cts.
	<i>" Druid."—Suite.</i>		
L. Leclerc.....	Etope.....	8 00	
Dinning et Webster.....	Déchets de coton.....	10 63	
Mme. Fitzhenry.....	Lavage.....	7 50	
Audet et Robitaille.....	Cordes et brosses.....	44 63	
J. O'Donohoe.....	Réparation de compas.....	8 50	
Fond des pilotes invalides.....	7 % sur le salaire du capt. Marmen (\$800.00).....	56 00	
H. Dinning.....	Chêne.....	20 98	
Lemieux et Noel.....	Quincaillerie.....	25 30	
G. Bouchard.....	Provisions.....	500 46	
			15,103 47
	<i>Compte général.</i>		
M. Paradis.....	Feurre.....	52 70	
L. Bourget.....	Provisions et approvisionnements.....	2,023 85	
D. Davidson.....	Balais et déchets de coton.....	105 54	
Belanger et Gariépy.....	Limes, \$44.10; peinture, \$123.00.....	167 10	
Jos. Eden.....	Quaiage et fret sur charbon.....	569 37	
T. Berrigan.....	Enlèvement de la neige.....	90 00	
J. B. Thibaudeau.....	Pommes.....	26 88	
J. Lepage.....	Fret sur charbon.....	125 00	
J. Laird.....	Charbon.....	423 00	
L. Leclerc.....	Peinture.....	72 00	
W. H. Ross.....	Charbon.....	502 50	
E. Menard.....	Fret sur charbon, etc.....	1,105 50	
J et W. Reid.....	Corde, papier, etc.....	24 30	
L. Têtu.....	Huile de marouin.....	250 00	
L. Garnier.....	Provisions.....	13 20	
H. A. Paré.....	do.....	167 66	
Allans, Rae et Cie.....	Fret.....	9 90	
E. Chanteloup.....	Boutons.....	13 00	
Fonds des pilotes invalides de Québec.....	Pour 1874 et 1875, Capt. Després.....	112 00	
Fonds des pilotes invalides de Québec.....	do do Capt. Marmen.....	112 00	
J. Marmen.....	Bois de chauffage, \$30.00; charriage, \$20.10.....	70 10	
C. W. Black.....	Charbon, par le vapeur "Newfield" 401 ton. à \$2 25.....	902 25	
J. Blais.....	Hivernage du ponton.....	30 00	
T. Flamand.....	Touage du ponton.....	10 00	
C. Fortier.....	Brosses pour le pont.....	6 00	
W. C. Adams.....	Ancrage.....	21 00	
P. Rouillard.....	Réparation de hardes.....	12 00	
L. N. Gervais.....	Poudre à polir.....	5 00	
E. N. Wright.....	Etampes.....	7 00	
Jos. Boivin.....	Quincaillerie.....	90 22	
F. M. Déchene.....	Serge, etc.....	29 65	
R. et R. Shaw.....	Provisions.....	28 05	
Dinning et Webster.....	Déchets de coton.....	12 52	
Thibaudeau, Frères.....	Drap.....	150 50	
Jos. Eden.....	Services.....	25 00	
		7,364 79	
	Remboursé au Receveur-Général.....	1 24	
			7,363 55
	<i>Vapeur "Lady Heal."</i>		
Capitaine Matson.....	Salaire comme capitaine, du 1er juillet 1876 au 31 mai 1876,—onze mois.....	733 26	
H. W. Johnston.....	Bordereau des officiers et de l'équipage.....	6,695 93	
George Matson.....	Divers déboursés pour le vapeur.....	554 57	
M. Phelan.....	Charriage et arrimage de charbon.....	242 05	
	<i>A reporter</i>	8 225 81	

ETAT des dépenses pour l'entretien des steamers fédéraux, etc.—*Suite.*

	Report.....	\$ cts. 8,225 81	\$ cts.
<i>Vapeur "Lady Head." — Suite.</i>			
E. Bowes.....	Glace	54 00	
W. et A. Nauffts	Provisions	501 99	
W. Roche, fils	Charbon	577 12	
E. Albrot et Cie.....	Huile d'olive, déchets, becs de lampe	565 50	
P. Judge	Eau.....	80 80	
Cie. C. F. Chebucto Mar.	Louage de cale	1,813 70	
J. E. Butler.....	Rames	19 40	
Lawson, Harrington et Cie	Huile, \$31.72; remorquage, \$8.00.....	39 72	
Thomas Casey.....	Bœuf	1,125 75	
C. et W. Anderson.....	Epicerie	1,328 50	
R. P. et W. F. Starr.....	Charbon	515 55	
J. Walker et Cie.....	Eau.....	12 00	
Welsh Bros.....	Provisions.....	44 40	
Esson et Cie	do	444 19	
John Hunter	Ouvrage en cuivre et réparations.....	117 75	
W. Muirhead	Espar	10 00	
W. Wells	Lavage, \$33 20; provisions, \$42.57	75 77	
A. McKay.....	Réparations au fond, \$1,886.95; chambre de la machine, \$36 40; chaudière, \$527.31.....	2,450 66	
H. H. Fuller et Cie.....	Corde, peinture et quincaillerie	360 86	
S. W. Marvin.....	Réparat. par les plombiers, posage de tuyaux, etc... ..	97 55	
R. et J. Wetmore	Encadrer des gravures.....	15 50	
J. J. Scriven	Pain.....	185 42	
G. Wilson.....	Bois de service, feutre en crin, charbon de bois, etc. ..	143 75	
T. et E. Kenny	Charbon	1,003 90	
T. Walsh et Cie.....	Peinturage	13 00	
W. Barron.....	Provisions.....	38 86	
A. Warner.....	Traverses.....	5 80	
W. H. Tully.....	Bois de service	2 93	
G. Adams	Ouvrage en fer et en cuivre, \$32.45; réparations à la machine, \$311.50	343 95	
A. McDonald.....	Inspection	10 90	
T. W. Offen.....	Poulies.....	1 50	
G. Rent, fils	Réfrigérant	5 00	
Isaac Melvin	Cuves à charbon.....	15 00	
Lewis Wilson.....	Ouvrage de forgeron.....	34 34	
G. Robertson	Charriage et arrimage de charbon.....	9 31	
Brckett et Duffy	Poisson	92 10	
P. Grant et Cie.....	Nappes	4 02	
R. H. Cogswell.....	Louage de chronomètre, horloges, etc.....	11 25	
C. Neal.....	Enlèvement de la cendre	2 50	
Wallace et Balcom.....	Faïencerie	16 46	
Forsyth et Cie.....	Réparation de la caisse à médicament.....	11 78	
J. P. Mott	Suif, savon, ciment, etc.....	92 00	
H. Kirkpatrick.....	Charriage et arrimage de charbon.....	9 86	
E. G. et O. Stayner	Planche d'épinette.....	2 34	
Capitaine Matson.....	Déboursés à Philadelphie	1,000 00	
C. E. Robinson	Charbon	183 33	
W. Cotter et fils.....	Bœuf	192 80	
A. Dahl	Suif	10 80	
H. Fitzgerald.....	Charriage et arrimage de charbon.....	44 54	
T. McAvity et fils	Huile	123 75	
Francis Young	Ouvrage de charpentier	29 52	
Scammell Frères.....	Quaiage.....	22 00	
J. E. Butler.....	Vergue, agrès, etc.....	24 50	
H. et W. Meagher.....	Bœuf	29 71	
Joseph Sutton	Arrimage de charbon.....	3 40	
A. et H. Creighton	Cartes marines, livre de loch, etc	26 40	
Cie. houillère Intercol...	Charbon	67 50	
			22,312 24

ETAT des dépenses pour l'entretien des steamers fédéraux, etc.—*Suite.*

<i>Vapeur "Newfield."</i>		\$ cts.	\$ cts.
Capt. M. Graburn.....	Frais de route à Halifax et retour à Ottawa.....	80 00	
Capt. Chas. Hyde.....	Gages de lui-même et de l'équipage, en charge du		
do	vapeur d'Angleterre à Halifax.....	636 21	
do	Passage pour l'Angleterre, \$75; pension, \$9.....	84 00	
do	do officiers et équipage.....	637 09	
F. D. Corbett.....	Pilotage.....	25 00	
Judge et Cie.....	Eau.....	62 80	
G. Flowers et fils.....	Confection et réparations des voiles.....	336 67	
Capt. M. Graburn.....	Divers déboursés.....	72 35	
do	Salaire (décembre), \$98.83; payé pour réparation		
	au treuil, \$3.20.....	93 03	
A. McKay.....	Répar. à la chaud., machine, arbre de couche, etc..	1,310 79	
S. W. Marvin.....	Plomberie et ferblanterie.....	85 67	
Geo. Nichols.....	Pension du Capt. Graburn.....	8 25	
Wm. Barron.....	Provisions.....	215 97	
R. Boak et fils.....	Chaloupe.....	35 00	
T. McDonald.....	Pension de l'équipage.....	24 00	
Lawson, Harrington et C.....	Touage, \$60; huile, \$3.90.....	63 90	
A. et H. Creighton.....	Cartes marines, livres de loch, etc.....	59 60	
J. E. Butler.....	Garde-cendres, rames et espars, etc.....	55 36	
T. W. Offen.....	Crampons, poalies, etc.....	131 31	
W. H. Ross.....	Payé pour provisions, eau, arrimage du charbon,		
	etc., à Pictou.....	477 73	
W. H. Tully.....	Bois de construction.....	4 70	
Geo. Adams.....	Réparations aux machines.....	1,695 07	
A. B. Almour.....	Boyaux en caoutchouc.....	86 50	
Jane Heustes.....	Pension de cinq marins, quatre jours chaque.....	12 00	
McDonald et Cie.....	Chaudronnerie.....	14 39	
Wallace et Balcoln.....	Faïence.....	30 23	
Lewis Wilson.....	Ouvrage de forgeron.....	89 04	
C. et W. Anderson.....	Provisions.....	289 07	
Sarah Hanson.....	Lavage.....	10 20	
D. McPherson.....	Inspection de la goëlette "J. Smith".....	10 69	
Cie. Intercol. de charbon.....	Charbon.....	441 00	
E. Farrell.....	Soins médicaux aux marins malades.....	22 00	
J. A. Stewart.....	Poêles et tuyaux, \$118; posage d'un appareil de		
	cuisine, \$189.99.....	307 99	
Chisholm et Cie.....	Dom. à la goëlette "John Smith" par abordage.....	598 27	
W. et A. Naufts.....	Provisions.....	184 90	
G. P. Black.....	Fret d'un poêle de cuisine, etc.....	18 10	
F. Brittain.....	Pension du contre-maitre et des mécaniciens.....	34 00	
P. Grant et Cie.....	Convertures de laine et couvre-pieds.....	18 50	
E. Albro et Cie.....	Huile, déchets de coton, fil de fer, chaîne, etc.....	554 32	
J. Hunter.....	Chaudronnerie et ouvrages en cuivre.....	515 83	
J. J. Scriven.....	Pain.....	97 05	
S. Cunard et Cie.....	Frais de route de l'ingé. en chef retournant en Angl	75 00	
do	Gouvernail.....	90 00	
R. H. Cogswell.....	Louage de chronomètre, horloge, etc.....	22 70	
C. Neal.....	Enlèvement des cendres, fret et camionnage, etc.....	23 72	
Esson et Cie.....	Provisions.....	14 34	
Wm. Wells.....	Provisions, \$14.31; lavage, \$15.50.....	29 82	
Ormeston, Frères.....	Palans.....	81 36	
Porsyth et Cie.....	Huile.....	30 80	
J. P. Mott.....	Savon et chaux.....	15 70	
George Wilson.....	Ouvrage de charpentiers aux réparations.....	2,387 48	
H. J. Mason.....	Deux jours d'insp. pour la coque, chaudière et mac..	10 00	
Geo. Matson.....	Traverses, camionnage, etc.....	3 75	
Warner, Cushing et Cie.....	Peinturage.....	552 57	
Chebucto Marine R'y Co.....	Louage de cale.....	831 25	
A. Warner.....	Frais de route comme mécanicien.....	139 86	
Williams et Leverman.....	Dés en bois et patron de cloche.....	47 00	
J. W. Allan.....	Bois de construction.....	550 44	
T. Scarfe.....	Blanchir du bois, portes, etc.....	102 02	
Jno. Crook.....	Ouvrage de forgeron.....	19 01	
E. Bennett.....	Services comme gardien de navire.....	95 18	
<i>A reporter.....</i>		14,639 80	

ETAT des dépenses pour l'entretien des steamers fédéraux.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>		14,639 80	.....
<i>Vapeur "Newfield."—Suite.</i>			
Cie. manufact. Starr ..	Vis.....	31 66	
Black, Frères et Cie.....	Quincaillerie pour réparations et altérations.....	249 74	
J. Hogan et fils	Bois de service.....	28 02	
Dr. A. P. Reid	Soins médicaux aux marins	2 00	
J. Melvin.....	Tonnellerie, futailles.....	6 00	
T. Holloway et fils	Fiches	2 10	
J. Murray	Ouvrage de charpentier	46 02	
J. F. Phelan	Fret d'essieux de manivelle	11 00	
J. C. Merlin	Moulures	33 25	
W. L. Lowell et Cie. ...	Arrimage et ajustage d'essieux de manivelles.....	298 55	
Reid et Cie	Charriage	4 85	
Wm. Roberts.....	Main-d'œuvre	5 50	
Cie. de Forge de la N.-E.	Forger des manivelles	946 50	
J. N. Purdy	Divers déboursés	50 00	
A. McDonald.....	Inspection du mécanisme	5 00	
Edward Bowes.....	Glace	4 00	
T. J. Bentley.....	Rames	36 68	
A. Stephen et fils	Table	8 50	
F. Young	Main-d'œuvre et matériaux pour glacière	104 80	
Jno. Sturs	Brique réfractaire et fil de fer	3 35	
M. Phelan.....	Charriage et arrimage du charbon	142 46	
T. Casey	Bœuf	758 85	
H. H. Fuller et Cie.....	Quincaillerie et fournitures de navires.....	718 82	
H. W. Johnston.....	Bordereau des officiers et de l'équipage.....	5,714 48	
J. U. Gregory	Déboursés à Québec	2,664 68	
			26,516 61
<i>Vapeur "Sir James Douglas."</i>			
Capt. Cooper	Bordereau des officiers et de l'équipage	7,049 29	
Capt. Clarke.....	Pension, \$15; emmagasinage d'agres \$20.....	35 00	
Geo. McCandach.....	11½ jour d'ouvrage; diverses réparations \$5.....	57 50	
Willis Bond	Eau	11 00	
Dunsmuir Diggle et Cie..	Charbon	2,502 25	
Henry Saunders.....	Provisions	3,919 66	
Collins et Cook.....	Réparations, etc., à la barge à charbon, \$700; calfatage des ponts, \$150.....	850 00	
H. C. Courtney.....	Plan	10 00	
E. B. Marvin.....	Tendelets, \$280; chaîne, câbles et ancre, \$671.50; toile à voiles, plomb, huile, etc., \$494.05.....	1,445 55	
Arthur Fenny.....	Réparations au sloop "Ringleader" acciden- tellement endommagé par le chaland à bouée.....	147 80	
D. Morrison.....	Payé pour bois, pilotage, provisions, etc.....	391 12	
A. W. Huson.....	32 cordes de bois de chauffage à \$3.....	96 00	
Cie. de la Baie d'Hudson	Bois de chauff. \$27. eau et emplis. de chaud, \$39.75	66 75	
Englehardt et Cie.....	Eau, \$26.77; charbon, \$40.50	67 27	
P. McQuade et fils.....	Quincaillerie, huile, résine, peinture, etc.....	319 41	
Sauvage Joe.....	36 jours d'ouvrage	24 00	
V. Devine.....	Bois de chauffage, \$37.50; fleur, \$6	43 50	
Jno. Holden.....	Compte de forgeron	180 00	
R. Dickinson	Bœuf	16 52	
Mee Hing	Lavage	40 50	
Henry Elliott.....	Bois de chauffage, \$38; quaiage, 87 cents.....	38 87	
Joseph Spratt.....	Chaudière et réparations à la machine.....	956 11	
Jno. J. Robinson.....	Construction de chaloupe	125 00	
Langley et Cie.....	Huile de poisson	30 37	
Jacob Sehl.....	Draps, matelas, etc	129 75	
Henry Short.....	Armes à feu, poudre et balles	190 15	
P. McQuade et fils.....	Peinture, quincaillerie, etc	112 57	
M. Muir.....	26 gallons d'huile de poisson à 62½ c.....	16 25	
Kelly et Taylor.....	Quincaillerie et ouvrage de plombier	32 12	
J. Hibben et Cie	Papeterie	4 00	
<i>A reporter</i>		18,908 31	.....

ETAT des dépenses pour l'entretien des steamers fédéraux, etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>	18,908 31	.....
	<i>Steamer "Sir James Douglas."—Suite.</i>		
Deux Sauvages Bella.....	Nettoyage du steamer	10 00	
W. H. Robertson.....	Calfatage et ouvrage de menuisier.....	100 75	
Samuel Clifford.....	Emballage de charbon.....	10 00	
P. D. Forbes.....	Fret de charbon.....	100 00	
			\$19,129 06
	<i>Achat des Steamers.</i>		
Steamer "Newfield".....	Prix d'achat.....	65,000 00	
	Moins remboursé au Receveur-Général.....	2 77	64,997 23
Steamer "Glendon".....	Prix d'achat.....		20,000 00
	<i>SOMMAIRE.</i>		
Entretien.....	"Napoleon III"	30,152 29	
Réparations spéciales.....	do	10,352 18	
Entretien.....	"Druid"	15,103 47	
Compte général.....	do et "Napoleon III".....	7,363 55	
Entretien.....	"Lady Head"	22,312 24	
do	"Newfield"	26,516 61	
do	"Sir James Douglas"	19,156 56	130,956 90
Achat.....	"Newfield"	64,997 23	
do	"Glendon"	20,000 00	84,997 23
	<i>Total</i>		215,954 13

WM. SMITH,

Député-Ministre de la Marine, etc.

JOHN TILTON,

Comptable.

ANNEXE No. 8.

ETAT des dépenses de la canonnière "Prince Alfred," pour l'année expirée le 30 juin 1876.

		\$	cts.
James Davis	Bordereau du 1er juillet 1875 au 22 février 1876	1,034	80
W. Turnbull	Nettoyage de la chaudière	31	50
E. M. Whitelaw et fils..	Papeterie.....	3	55
W. B. Clark	Bois de chauffage.....	22	59
J. H. Johnson.	15½ boisseaux de pommes de terre.....	11	62
Jas. Davis.....	Frais de route, \$20; huile de charbon, \$1.....	21	00
	Total	\$1,124	97

WM. SMITH,
Député-Ministre de la Marine, etc.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 9.

ETAT des dépenses pour l'inspection des bateaux à vapeur, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

		\$	cts.
Samuel Risley.....	Une année de traitement comme président du bureau et inspecteur, Toronto.....	1,764	00
Wm. M. Smith.....	Une année de traitement comme inspecteur et vice-président du bureau, St. Jean, N.-B.....	1,372	00
W. J. Meneilly.....	Une année de traitement comme inspecteur, Toronto.....	1,176	00
John Burgess.....	do do Montréal.....	1,176	00
F. X. Befort.....	do do Trois-Rivières.....	980	00
Jos. Samson.....	do do Québec.....	980	00
Jos. Taylor.....	do do Kingston.....	980	00
Thos. Westgarth.....	Une année et 14 jours de traitement comme inspecteur, Colombie-Britannique, \$750.....	779	50
Receveur-Général.....	Taxe sur le salaire des inspecteurs.....	172	00
Samuel Risley.....	Loyer de bureau, frais de route et allocation pour commis.....	1,162	63
Wm. M. Smith.....	Frais de route et de bureau.....	650	93
W. J. Meneilly.....	do do.....	403	75
John Burgess.....	do do.....	297	57
F. X. Befort.....	do do.....	118	95
Jos. Samson.....	do do.....	100	76
Jos. Taylor.....	do do.....	254	27
Thos. Westgarth.....	do do.....	290	51
Vapeur "Enterprise".....	Fret.....	9	50
Jacob Sehl.....	Meubles de bureau.....	75	25
D. W. Higgins.....	Impressions.....	10	00
T. N. Hidden et Cie.....	Papeterie.....	5	49
Cie. de la Baie d'Hudson..	Emmagasinage d'une pompe à épreuve.....	4	75
S. Risley.....	Payé pour jauge à épreuve.....	43	25
J. U. Gregory.....	Allocat. pour s'enquérir des accusat. portées contre l'insp. Befort.....	100	00
do.....	Dépenses de l'enquête.....	84	75
L. A. Blanchet.....	Rapport des témoignages.....	30	00
Succes. H. Pominville.....	Frais judiciaires en rapport avec les poursuites légales pour violation de l'acte.....	60	00
Total.....		\$13,081	86

RECETTES.

Honoraires reçus (durant la même période) pour l'inspection des bateaux à vapeur. \$11,314 24

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 10.

ETAT des dépenses en rapport avec l'examen des capitaines et seconds pendant l'année expirée le 30 juin 1876.

		\$ cts.	\$ cts.
Capt. P. A. Scott.....	Une année de traitem. comme président du bureau.	1,764 00	
D. M. Browne.....	do do commis	900 00	
W. C. Seaton.....	Six mois de subvention pour les écoles de marine, expirant le 31 octobre 1875	750 00	
Capt. P. A. Scott.....	Frais de route, etc.....	504 89	
Receveur-Général.....	Taxe sur le traitement du capt Scott.....	36 00	
Capt. D. Crouk.....	Honoraires d'examen	8 00	
" J. Pritchard.....	do	104 00	
" E. D. Ashe.....	do	8 00	
" G. A. Mackenzie...	do	128 00	
" D. Hunter.....	do	140 00	
do	Frais de route à Charlottetown et retour à Halifax.	18 30	
" Thomas	Honoraires d'examen ..	32 00	
E. Kelly et Cie.....	Papier	8 75	
A. et W. Mackinlay.....	Papeterie.....	25 58	
A. et H. Creighton	Cartes marines, livres, papier, etc	82 75	
Chas. Annand.....	Impressions	63 00	
A. Stephen et fils.....	Réparations aux meubles de bureau.....	4 80	
J. Newson.....	Meubles pour bureau, Charlottetown	56 40	
G. E. Morton et Cie.....	Abonnement au <i>Nautical Magazine</i>	8 20	
F. W. Fishwick.....	Frais d'express.....	1 35	
T. W. Bateman	Réparations à la presse à imprimer	5 00	
W. Dudley.....	Reliure d'almanachs.....	5 50	
Dawson et Cie	Almanachs nautiques.....	9 00	
R. P. et W. F. Starr.....	Charbon pour bureau	8 56	
			4,672 08
	Montant des honoraires reçus pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.....		2,021 97

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,

Comptable.

ANNEXE No. 11.

ETAT des dépenses de la Maison de la Trinité de Québec, pour les six mois
expirés le 31 décembre 1875.

		\$	cts.
Vital Têtu.....	Six mois de traitement comme maître.....	489	96
Capt. F. Gourdeau.....	do maître de havre.....	783	96
A. LeMoine.....	do secrétaire-trésorier.....	783	96
A. Lindsay.....	do assistant do.....	588	00
John Smith.....	do surintendant des pilotes.....	588	00
John Cassidy.....	Quatorze mois de traitement comme maître de havre à Amherst, Iles de la Madeleine, depuis le 1er novembre 1874, jusqu'au 1er décembre 1875.....	58	24
C. Sullivan.....	Six mois de traitement comme aide dans le bureau.....	249	96
P. Chatigny.....	do messenger.....	60	00
do.....	do allocations pour pension et divers.....	69	48
J. J. Tarte.....	Abonnement au <i>Canadien</i>	6	00
do.....	Impression de 600 exemplaires des règlements.....	7	50
Penny, Wilson et Cie.....	Une année d'abonnement au <i>Montreal Herald</i>	6	00
Receveur-Général.....	Taxe sur les salaires pour le fonds de retraite (six mois).....	66	00
Z. Chartré.....	Réparations aux appareils de chauffage.....	6	00
Alleyn et Chauveau.....	Services professionnels re pilote du "Strathtay".....	10	00
A. Côté et Cie.....	Impressions.....	2	00
J. J. Foote.....	Six mois d'abonnement au <i>Quebec Chronicle</i>	3	00
Duvernay Frères et Cie...	Deux ans et un quart d'abonnement à <i>La Minerve</i>	13	50
J. B. St. Michel.....	Compte de menuisiers.....	4	25
Total		\$3,795	81

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,

Comptable.

ANNEXE No. 12.

ETAT des dépenses en rapport avec l'enregistrement et la classification des navires canadiens, pendant l'année expirée le 30 juin 1876.

		\$ cts.	\$ cts.
E. Jenkins	Payé au bureau de commerce pour des livres d'enregistrement.....	14 64	
C. W. Mitchell..	Impression de formules pour l'enregistrement des navires	126 90	
Cie Canadienne d'Express	Fret	20 65	
A. Mortimer.....	Reliure de livres.....	34 45	
P. S. King.....	Cinquante exemplaires du "Digest", Acte de la Marine Marchande.....	38 05	
Cie de c. de f. St.L. et O.	Fret.....	7 57	
Thos. H. Sims	Abonnement au <i>Bureau Veritas</i> pour 1876.....	51 09	
Imprimeur de la Reine...	Impression de formules et 150 exemplaires des Instructions aux inspecteurs-mesureurs de navires.....	118 71	412 06

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine, etc

JOHN TILTON,

Comptable.

ANNEXE No. 13.

ETAT des dépenses faites pour la tenue des enquêtes sur les naufrages et accidents, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

		\$	cts.	\$	cts.
James Barber.....	Rapp. des naufrages 95 @ \$2.00.....	190	00		
H. A. Hood.....	do 36 @ 2.00.....	72	00		
J. J. Fox.....	do 12 @ 2.00.....	24	00		
Geo. Collins.....	do 3 @ 2.00.....	6	00		
A. D. Tremaine.....	do 1 @ 2.00.....	2	00		
D. Ferguson.....	do 8 @ 2.00.....	16	00		
James Ross.....	do 5 @ 2.00.....	10	00		
Hon. A. N Richards.....	Honoraires du conseil <i>re</i> tenir une enquête à Victoria, C.-B., sur la perte du steamer "Pacific"....	125	00		
Alex. Mortimer.....	Réglage et reliure de livres, etc.....	21	41		
				466	41

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,

Comptable.

ANNEXE No. 14.

ETAT des dépenses à titre de récompenses pour sauvetage de vies, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

		\$	cts.
Guion et Cie.....	Coût d'une chaloupe de sauv. et répar. des dommages au vapeur "Idaho" encourus en sauvant l'équipage de la goëlette "Briton"	473	93
J. U. Gregory.....	Payé pour chaloupe de sauvetage à Trois-Pistoles	128	00
do	Payé pour l'érection de hangars	50	00
Wm. Vigneault.....	Sauvetage de l'équipage des goëlettes "Angela" et "Wide-Awake"	200	00
T. Cartier.....	Pension des naufragés	50	00
John Leslie.....	Compte pour montres comme récompenses pour sauvetage.....	351	83
do	Gravure d'inscriptions sur les montres ci-dessus	8	00
Joseph Tining	Récompense pour sauvetage de l'équipage des goëlettes "Olive Branch" et "Fearless"	100	00
John Leslie.....	Compte d'une montre en or et d'une binocle, comme récompenses pour sauvetage de vie.....	158	01
Quatre marins de la goëlette "Camilla".....	Récomp. pour sauvetage de l'équipage de la goëlette "Athlete"	82	84
J. Fleming.....	} Récomp. pour sauv. de l'équip. du brick "Mary," \$20 chaque..	60	00
E. Fleming			
J. Callahan.....	Compte pour montres comme récomp. pour sauvetage de vies...	550	14
J. Leslie.....			
do	Droit de douanes sur montres.....	79	45
Total		\$2,292	20

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,

Comptable.

ANNEXE No. 15.

ETAT des dépenses et des recettes de la police du havre, Montréal, et de la police de rade, Québec, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

	QUÉBEC.	\$ cts	\$ cts.
R. H. Russell.....	Douze mois de salaire comme chef de police et préposé à l'engagement des matelots.....	1,176 00	
A Parker.....	Quatre mois de salaire comme commis du chef de police et préposé à l'engagement des matelots.....	326 64	
W. Miller.....	Huit mois et vingt jours comme commis du chef de police et préposé à l'engagement des matelots.....	707 72	
J. U. Gregory.....	Bordereau des hommes.....	14,827 30	
do.....	Bordereau des hommes pour bonne conduite.....	960 60	
Receveur-Général.....	Taxe sur les salaires du chef et des commis pour le fonds de retraite.....	45 11	
Tim. Berrigan.....	Transport des prisonniers.....	314 00	
do.....	Enlèvement de la neige.....	65 00	
C. Bergevin.....	Habillements pour les hommes.....	190 17	
L. Arle.....	Suif pour la machine du vapeur de la police.....	74 28	
Jno. Giblin.....	Charbon pour le vapeur de la police.....	639 00	
C. Poston et Cie.....	Charbon do do.....	70 00	
L. Bedard.....	Tuyaux.....	1 85	
T. Routier.....	Payé aux charpentiers et forgerons, pour réparations au vapeur de la police.....	1,584 27	
Henry Wilson.....	Payé p. main-d'œuvre, bouées de sauvet., gril., etc.....	334 20	
F. O. Vallerand.....	Cheminées de lampes et mèches.....	22 50	
E. Chanteloup.....	Boutons, plaques, etc.....	119 50	
Renfrew et Marcou.....	Casques et couvertures pour les hommes de police.....	169 00	
G. T. Phillips.....	Réparations des ouvrages en cuivre et en plomb.....	33 60	
Cie. de Caoutchouc, Québ.....	Accouplements en caoutchouc.....	9 42	
M. Mahedy.....	Rames et gaffes.....	26 25	
McTaggart et Ryan.....	Réparations d'ouvrages en plomb.....	6 25	
Talbert et frères.....	Conf. et ajust. de tuy. à la chaud. du vap. de la police.....	19 50	
C. Samson.....	Tuyaux de chaudières.....	43 30	
L. Tetu.....	Huile de marsouin.....	50 00	
O. L. Richardson et fils.....	Cuir.....	9 20	
G. Bisset.....	Réparations d'ouvrages en fer.....	55 45	
James Marmen.....	Bois de chauffage et charriage.....	111 50	
J. Cunningham.....	Conf. de chemises, \$39.50; répar. aux voiles \$31.00.....	70 50	
W. Crawford et fils.....	Charbon.....	37 50	
Alex. Grant.....	Provisions.....	16 85	
Archer et Cie.....	Bois de construction.....	257 00	
Audet et Robitaille.....	Câble, etc.....	231 60	
L. Bourget.....	Epicerie.....	318 56	
S. J. Shaw et Cie.....	Quincaillerie.....	82 43	
R. Blakiston.....	Voiles.....	10 25	
J. Fuchs.....	Habillements pour les hommes.....	202 25	
Henry Quinn.....	Répar. et nettoiy. de la mac. du vapeur de la police.....	50 20	
Dawson et Cie.....	Papeterie.....	22 27	
John Battle.....	Repas aux témoins—poursuivant les raccolleurs.....	26 10	
G. T. Cary.....	Une année d'abonnement à l'Evening Mercury.....	6 00	
do.....	Impression de rapports.....	10 00	
Jos. Boivia.....	Tuyaux en fer et quincaillerie.....	319 30	
C. & W. Wurtele.....	Plaque de chaudière et fer.....	136 73	
W. C. Scott.....	Pincettes, etc.....	27 20	
T. Hudon.....	Natte de cacao.....	33 33	
G. Glassford.....	Fer, pompe, etc.....	82 97	

A reporter.....

239

23,932 65

ÉTAT des dépenses et des recettes de la police du havre, Montréal, et de la police de rade, Québec, etc.—*Suite.*

	<i>Report</i>	\$ cts. 23,932 65	\$ cts.
QUÉBEC.—<i>Suite.</i>			
P. Rouillard.....	Réparations des habillements.....	12 00	
John Baldwin.....	Trou pour l'hélice du vapeur de la police.....	10 00	
B. McGirr.....	Bois de chauffage.....	66 00	
C. Fortier.....	Brosses pour le pont.....	6 00	
G. H. Gore.....	Ciment.....	4 80	
P. Whalen.....	Réparations des habillements.....	17 50	
P. Bedigarré.....	Main-d'œuvre.....	14 40	
J. P. Déry.....	Papeterie.....	15 00	
Stephens et Mullins.....	Gardien et réparations.....	20 00	
Bélanger et Gariépy.....	Peinture.....	83 25	
Hunt, Brock et Cie.....	Liège.....	17 70	
Thibaudeau Frères.....	Drap pour habillements, \$728.00; serge pour habillements \$555.80.....	1,283 80	
W. Caron.....	Quarante tonnes de charbon, \$4.10.....	164 00	
J. J. Foote.....	Une année d'abonnement au <i>Morning Chronicle</i>	6 60	
Chinic et Baudet.....	Fer.....	228 51	
H. Dinning.....	Chêne.....	26 80	
A. Murphy.....	Charbon.....	122 50	
W. Lee.....	Confect. et garniture de 38 habillements—\$9.50.....	361 00	
A. Mulholland.....	Réparation au mécanisme.....	89 00	
R. H. Russell.....	Payé pour des bottes.....	137 50	
F. M. Dechéne.....	Habillements pour les hommes.....	342 36	
L. Guérard.....	Réparations de sofa, etc.....	11 00	
R. H. Russell.....	Payé pour nettoiy. et peintur. du bur. et du vapeur.....	17 60	
do.....	Pain pour les prison, calèche, frais de port, etc.....	115 41	
L. Leclerc.....	Etaupe.....	21 50	
Terreau Frères.....	Grilles.....	12 40	
		27,138 68	
	MOINS remboursé.....	2 00	
			27,138 ⁶⁸
MONTRÉAL.			
Jno McLaughlin.....	Salaire comme chef, du 1er juillet 1875 au 30 juin 1876.....	1,098 00	
C. J. Coursol.....	Bordereau des hommes, du 1er juillet 1875 au 30 juin 1876.....	9,926 27	
Jno. McLaughlin.....	Dépenses aux stations, transp. des prisonniers, etc.....	78 55	
Patrick McTiernan.....	Viandes fournies aux prisonniers indigents.....	32 39	
George Bury.....	Douze mois de loyer pour la station de police.....	400 00	
Millar et Jones.....	11½ cordes de bois de chauffage à \$7.50.....	86 25	
Dawson frères.....	Almanach des adresses, \$2; papeterie, \$10.75.....	12 75	
Bureau de poste, Montréal.....	Frais de port, \$24.87; loyer de boîte, \$2.....	26 87	
Cie. du gaz de Montréal.....	Gaz.....	76 60	
Assocat. Sanitaire Américaine.....	Poudres désinfectantes.....	4 50	
James Lear.....	Enveloppes.....	1 30	
H. Morgan et Cie.....	Canevas, etc., pour paillasse.....	2 70	
Cie. d'impression Lovell.....	Almanach des adresses.....	2 00	
A. Ramsay et fils.....	Vernis, huile, etc.....	2 04	
Warrington et Philber.....	Tuyau et réparat. de plombiers, montage de poêles.....	8 45	
Duvenay Frères et Cie.....	1½ année d'abonnement à <i>La Minerve</i>	12 00	
W. F. Torrance.....	Charbon.....	69 41	
J. Pelotte.....	Paille pour paillasse.....	2 70	
D. Bentley et Cie.....	Impressions.....	18 00	
L. Laframboise.....	1½ année d'abonnement au <i>National</i>	12 00	
Cie. du télég. de Montréal.....	Télégrammes.....	6 15	
Robert Hendery.....	Ornements pour habillements.....	3 00	
Jno. O'Kean.....	Enseigne peinte pour la station.....	3 00	
Jno. Parslow.....	Papeterie.....	3 60	
W. F. Newbort.....	Par-dessus en caoutchouc.....	40 00	
Thos. Trembly.....	Sciage et coupage du bois de chauffage.....	6 50	
E. D. Bean.....	Bâtons.....	35 50	
	<i>A reporter</i>	11,970 53	

ETAT des dépenses et des recettes de la police du havre, Montréal, et de la police de rade, Québec, etc.—*Suite.*

	<i>Report</i>	\$ cts. 11,970 53	\$ cts.
MONTRÉAL.— <i>Suite.</i>			
Cie. du Montreal Herald..	Une année d'abonnement, deux copies, 1er janvier 1876, jusqu'au 1er janvier 1877.....	12 00	
Cie. d'impress., Montréal.	Impressions.....	7 50	
Bélanger Frères et Cie...	do	2 25	
Cie. d'impres. du Canada	do	8 00	
A. Deschamps, M.D.	Soins à des prisonniers malades.	6 00	
Beaver Stamping Co.....	Réparations au gaz.....	1 35	
J. Beattie.....	Trois ans d'abonnement au <i>Toronto Leader</i>	18 00	
Thos. White, fils.....	Une année d'abonnement au <i>Montreal Gazette</i>	6 00	
Jno Martin.....	Enlèvement de la neige.....	5 00	
G. E. Desbarats.....	Impressions.....	4 50	
W. H. Ormond.....	Dépenses d'insp. à la nouvelle station de police.....	1 85	
J. J. Foote.....	Une année d'abonnement au <i>Morning Chronicle</i> de Québec.....	6 00	
Tate et Coventon.....	Poudre carbolique.....	7 00	
G. McIvor et Cie.....	Balance de compte pour casquettes.....	10 00	
J. D. Anderson.....	Balance de compte pour habillements d'hiver.....	1,044 52	
G. McIvor et Cie.....	Casquettes et gants en fourrure.....	197 30	
J. et K. Irwin.....	Ceintures... ..	23 50	
C. J. Coursol.....	Vêtements d'hiver pour cinq hommes.....	62 00	
J. D. Anderson.....	Habillemerts d'été	696 70	
			14,090 00
		\$ cts.	\$ cts.
Dépenses totales, Montréal.....		14,090 00	
do do Québec.....		27,136 68	
			41,226 68
Recettes—Au port de Montréal.....		\$5,708 97	
do do Québec.....		20,790 12	
			26,499 09
Excédant de la dépense sur les recettes			14,727 59

WM. SMITH,

Député-Ministre de la Marine, etc.

JOHN TILTON,

Comptable.

ANNEXE No. 16.

ETAT des dépenses du bureau météorologique durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

<i>Salaires.—Bureau central.</i>			\$	cts.	\$	cts.
G. T. Kingston, M.A.....	12 mois de salaire comme	surintendant.....	1,000	00	.	
C. Carpmal, M.A.....	do	do sous-surintendant.....	1,500	00		
S. A. Roberts.....	do	do inspecteur des stations...	800	00		
R. F. Stupart.....	do	do dessin de carte.....	600	00		
T. H. Monk.....	do	do assistant	437	50		
J. Young.....	do	do	425	00		
T. Menzies.....	do	do soins des appareils de				
		construction	300	00		
W. A. Stewart.....	do	do réduire des statistiques...				
	do	do comptable des approvi-	300	00		
W. F. Davison.....		sionnements	300	00		
B. C. Webber.....	do	do assistant	300	00		
H. Payne.....	Neuf mois	do	236	00		
C. E. Stewart.....	Douze mois	do	200	00		
C. Sturgeon.....	do	do messenger	100	00		
					6,548	50
<i>Stations principales.</i>						
Sydney.....	T. C. Hill, douze mois de salaire comme	surinten-				
		dant, \$200, et aide, \$100..	300	00		
Halifax.....	F. Allison, M.A.	do 400	700	00		
St. Jean, N.B.....	G. Murdoch	do 400	740	00		
Frédérictown.....	Prof. Harrison	do 340	600	00		
Montréal.....	C. H. McLeod	do 300	500	00		
Woodstock.....	J. Montgomery	do 240	400	00		
Winnipeg.....	Collège St. Jean	do	800	00		
Spence's Bridge.....	J. Murray	do 240	400	00		
					4,440	00
<i>Stations télégraphiques.</i>						
Sidney.....	T. C. Hill, douze mois de salaire comme	surinten-				
		dant, \$300.00, et aide, \$132.....	432	00		
Halifax.....	F. Allison, M.A.	do 200.00	300	00		
Chatham.....	G. A. Blair	do 300.00	432	00		
Cap Rosier.....	A. Trudeau	do 71.70	86	70		
Pointe-aux-Pères ..	D. Lawson, onze	do 183.34	223	34		
do	J. McWilliams, un	do	16	66		
Québec.....	Capit. Ashe, R.N.,	douze mois.....	250	00		
Ottawa.....	J. B. Haney	do 216.00	300	00		
Kingston.....	S. Woods, M.A.	do 300.00	432	00		
Port Dover.....	H. Morgan	do 300.00	432	00		
Port Stanley.....	M. Payne	do 300.00	432	00		
Saugeen.....	K. Stewart	do 300.00	400	00		
Parry Sound.....	Rev. R. Mosley	do 280.00	396	00		
Port Garry.....	J. Stewart	do 300.00	432	00		
					4,564	70
<i>Stations télégraphiques de réserve.</i>						
St. André.....	Dr. S. T. Gove, douze mois de salaire comme	surin-				
		tendant et aide.....	300	00		
Charlottetown, I.P.E.....	H. J. Cundall	do	300	00		
Brockville.....	W. R. Begg	do	120	00		
Stayner.....	R. J. Cole	do	120	00		
					840	00
<i>A reporter.....</i>					16,393	30

ETAT des dépenses du bureau météorologique durant l'année fiseale,
etc.—*Suite.*

		\$	cts.	\$	cts.
	<i>Report..</i>			16,393	20
	<i>Stations de tambour.</i>				
St. Jean, N.-B.	J. B. Longley, douze mois de salaire	60	00		
Digby, N.-E.	W. H. Taylor do do	60	00		
Liverpool, N.-E.	J. L. Hemmeon do do	60	00		
Halifax, N.-E.	Sergt. Marshall do do	24	00		
Louisburg, N.-E.	W. H. Townsend do do	15	00		
Baie aux Vaches, N.-E.	C. Archibald do do	60	00		
Petite Baie des Glaces.	C. H. Rigby do do	60	00		
Port Hastings.	Peter Grant do do	60	00		
Pictou	M. Campbell do do	60	00		
Pointe du Chêne.	G. H. Pick, six do do	45	00		
do	T. E. Smith, trois do do				
Bathurst	Hon. J. Ferguson, douze mois do	100	00		
Dalhousie	H. A. Johnson do do	74	90		
Gaspé	J. Eden do do	45	00		
Québec (Citadelle)	J. B. Donaldson do do	100	00		
Cobourg	H. B. White do do	60	00		
Port Hope	T. F. Jones, neuf mois do	45	00		
Toronto, quai de la	R. Kerr, six do do	45	00		
reine	A. Taylor, trois do do				
do Pointe Gibraltar	G. Durnan, neuf do do	45	00		
Hamilton	G. Black, neuf do do	45	00		
Burlington Beach	T. Campbell, six do do	30	00		
Port Dalhousie	E. F. Dwyer, douze do do	60	00		
Port Colborne	D. Hughes, neuf do do	45	00		
Goderich	G. N. McDonald, douze do do	60	00		
Kincardine	Dr. Martyn, douze do do	100	00		
Saugeen	T. Davis, douze do do	60	00		
Presqu' Isle	J. McKenzie, douze do do	60	00		
Collingwood	A. Bligh, douze do do	79	00		
Esquimalt, B.C., spécial.	W. H. Bevis, douze do do			1,557	90
				120	00
	<i>Instruments et appareils.</i>				
R. H. Scott	Thermomètres et autres instruments d'Angleterre	1,184	48		
H. Pim	Supports de girouettes en fer	81	18		
A. Hahl et Cie	Deux anémographes et de girouette	139	45		
W. H. Rice	Ouvrage en fil de fer et en cuivre	26	40		
R. Elmsley	Anémomètres à Badcock, C. B.	22	50		
A. Kleiser	Petits outils	2	05		
Lymans, Clare et Cie	Sulfate de cuivre	10	38		
J. Foster	Girouet. de mou. à vent, anémom. et div. instrum.	3,448	78		
P. Adie	Réparation des baromètres	78	22		
F. O. Vallerand	Lanternes	11	25		
Cie. d'appareils électriques et de quincaillerie	Crochets en zinc	2	10		
Wm. H. Sparrow	Lanternes, plomb, vernis, pluviomètres, etc.	49	95		
J. Green	Anémomètres, etc	219	53		
W. J. MacKenzie	Machine à écrire	125	00		
E. A. Scadding	Plaques découpées	10	83		
H. W. Dwight	Matériaux électriques	10	10		
Thos. Dean	Appareil de l'anémomètre	4	30		
Noah Piper	Lanternes	47	50		
Hart et Rawlinson	Papyrographie	29	50		
J. P. Wagner	Jalousies pour le bâtiment du thermomètre	26	00		
C. Potter	Cachets en ivoire	3	00		
				5,532	50
	<i>Installation et réparations aux stations.</i>				
P. Cassidy	Placem. de l'appentis du thermom., Cranbourne	2	00		
McKenzie et Cie	Peinturage du mât, Pictou, N.-E.	11	00		
R. Walker	do do Port du Chêne	3	00		
	<i>A reporter</i>	16	00	23,603	60

ETAT des dépenses du bureau météorologique, durant l'année fiscale,
etc.—*Suite.*

		\$	cts	\$	cts.
	<i>Report</i>		16 00		23,603 60
	<i>Installation et réparations aux stations.—Suite.</i>				
E. Bigg.....	Placement de l'appentis du thermom., etc., Vienna.		2 00		
T. M. Robinson.....	Placement des instruments, Gravenhurst.....		1 10		
A. D. Beaton.....	Erection de l'anémomètre, Sydney.....		8 56		
Professeur Harrison.....	Erection de l'anémographe, Frédéricton.....		17 05		
H. W. Dwight.....	Fil télégraphique pour l'anémomètre, Parry Sound.		15 00		
J. Oastler.....	Poteaux de télégr. pour l'anémomètre, Parry Sound.		37 20		
P. Grant.....	Posage de tambour, girouette, etc., Port Hastings..		10 50		
H. A. Johnson.....	do do do Dalhousie.		8 95		
do.....	Quincaillerie pour le Port Dalhousie.		4 56		
E. F. Dwyer.....	Confection d'une échelle, plateforme etc., Port Dalhousie.....		7 11		
M. Payne.....	Diverses réparations, Port Stanley.....		13 02		
A. Lewis.....	Girouette de moulin à vent do.....		1 25		
J. Edgecombe.....	Placem. de l'anémomètre do.....		1 25		
C. Dickerson.....	Console de l'anémographe do.....		4 00		
A. Dawkins.....	Peinturage du tambour, Halifax.....		1 50		
R. Elvin.....	Table dans la chambre des instruments, Québec.....		9 50		
Hearn et Harrison.....	Réparation de l'anémomètre, Montréal.....		5 00		
J. A. Skinner.....	do do Kingston.....		2 00		
McKelvy et Birch.....	do do do.....		1 25		
J. Hollingworth.....	Bois de const., et posage d'un bâtiment, Muskoka...		6 00		
G. Murdoch.....	Réparat. de l'anémom. et girouettes, St. Jean, N.-B.		15 00		
					197 80
	<i>Mâts de signaux et accessoires.</i>				
F. Shewen.....	Arpent des terrains, Louisbourg.....		5 00		
Nicholas Tobin.....	Réparations aux accessoires, Halifax.....		39 65		
John Thomson.....	Déplacement du mât, etc., Cobourg.....		15 00		
P. Quinn.....	Réparation du tambour, St. André.....		10 25		
E. Albro.....	Lanterne pour le tambour, Halifax.....		5 00		
T. Campbell.....	Peinturage du tambour, Burlington Beach.....		2 00		
C. Harper.....	Erection et matériaux, etc., pour le mât, selon le contrat, Pointe du Chêne.....		30 00		
P. Vibert.....	Posage et réparations au mât de signal, Percé.....		12 45		
C. Robertson et Cie.....	Réparat. au mât, selon le contrat, Pointe Gibraltar.		53 10		
Jas. Adams.....	Deux tambours, drisses, etc.....		52 90		
					225 35
	<i>Livres et papeterie.</i>				
Willing et Williamson.....	Carte d'Ontario, <i>Gazetteer</i> , atlas, météorologie, etc.		65 75		
Brown frères.....	Liv. de copies de let., envel., pap., plum., encre, etc.		160 90		
Rowell et Hutchison.....	Formules imprimées, rapports, cartes postales, etc.		299 85		
Copp, Clark et Cie.....	Cartes du temps, tableaux, rapports, etc.....		486 25		
W. F. Davison.....	Formes de registre reliées, analyses, etc.....		83 20		
D. Bentley et Cie.....	Formes, etc., pour Sydney, C.B.....		13 00		
Hart et Rawlinson.....	Livres étrangers, rapports, etc.....		18 48		
N. Hoffmeyer.....	Cartes mensuelles, de Copenhague.....		75 06		
Cie. d'impress. du <i>Globe</i>	Abonnement pour 1876.....		7 00		
R. H. Scott.....	100 gravures.....		4 34		
E. Stanford.....	Livre, <i>Law of Winds in Europe</i>		3 59		
					1,217 42
	<i>Télégraphie.</i>				
Cie. de Montréal.....			5,523 90		
do Parry Sound.....			333 24		
Cie. de Montréal.....	Arrérages pour le service à Sackville.....		500 00		
Cie. de la Puissance.....			307 65		
Cie. Union de l'Ouest.....			870 98		
T. C. Hill, Sydney.....	Location de la ligne particulière.....		144 00		
	<i>A reporter</i>		7,679 77		25,334 17

ETAT des dépenses du bureau météorologique durant l'année fiscale, etc.—
Suite.

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>	7,679 77	25,234 17
	<i>Télégraphie.—Suite.</i>		
Bureau central.....	Thos. Hope, douze mois de salaire comme opérat.....	480 00	
do.....	H. W. Burnett do do.....	480 00	
do.....	B. C. Webber do assistant opérateur.....	96 00	
do.....	J. Young do do.....	72 00	
Halifax.....	J. Fitzgerald do messenger.....	96 00	
do.....	J. W. Leard do do sp. de nuit.....	33 00	
Parry Sound.....	F. Mosley do messenger.....	96 00	
P. Grant.....	Distribution d'avis au Cap-Breton.....	18 13	
F. Townsend.....	Six mois de salaire co. mess. pour le tam., Sydney.....	12 00	
D. Ferguson.....	do do do.....	12 00	
M. Payne.....	Messenger spécial, Port Stanley.....	5 00	
C. Bourne.....	Réparations à la ligne de la montagne, Montréal.....	52 20	
G. Burnett.....	Rapport par le télégraphe et par la malle.....	50 00	
do.....	Papier carbonisé, etc.....	14 37	
			9,196 47
	<i>Frais de route.</i>		
G. T. Kingston.....		148 74	
C. Carpmael.....		180 69	
S. A. Roberts.....		112 08	
			441 51
	<i>Fret, charriage et droits de douane.</i>		
M. Campbell.....	Dépenses pour appareil à Pictou.....	34 99	
Révd. R. Moseley.....	do do Parry Sound.....	4 00	
J. B. Donaldson.....	do do Citadel, Québec.....	1 52	
G. H. Pick.....	do do Pointe du Chêne.....	10 54	
Wells, Fargo et Cie.....	do do Spence's Bridge.....	15 70	
Jas. Cooper.....	do do do.....	3 00	
Cie des vap. des P. du G.....	Fret, etc., do Chatham.....	1 72	
Dr. Gove.....	Dépenses do St. Andrews.....	2 50	
J. Stewart.....	do do Fort Garry.....	6 95	
Milloy et Cie.....	do do Angleterre.....	16 05	
E. Fishwick.....	do do Halifax.....	2 85	
T. D. King.....	do do Montréal à Toronto.....	10 00	
R. Boivin.....	do do Winnipeg.....	13 75	
J. Simson.....	do do Copenhague.....	11 55	
H. A. Johnson.....	do do Dalhousie.....	8 98	
F. G. Harrington.....	do do Louisbourg.....	0 90	
H. J. Cundall.....	do do Charlottetown.....	8 98	
D. Lawson.....	do do Pointe au Père.....	7 10	
C. Sturgeon.....	do divers. do Toronto.....	43 76	
Chemin de fer G. T.....	Frais de transport par "Prussian".....	8 29	
do.....	do "Scandinavian".....	12 95	
Cie. Américaine d'x Eprés.....	do à Winnipeg.....	14 50	
			240 58
	<i>Menues dépenses aux stations.</i>		
Chatham.....	G. A. Blair.....	20 00	
Cobourg.....	H. B. White.....	0 80	
Port Dalhousie.....	E. F. Dwyer.....	1 34	
Esquimalt, C.B.....	W. H. Bevis.....	14 50	
do.....	do pour aide extra.....	20 00	
Goderich.....	G. N. Macdonald.....	4 80	
Halifax.....	W. M. Harrington.....	2 55	
Louisbourg.....	T. Sheiven.....	8 37	
Ottawa.....	J. B. Haney.....	1 60	
Parry Sound.....	Révd. R. Moseley.....	21 95	
Pictou.....	M. Campbell.....	3 55	
	<i>A reporter</i>	99 46	35,112 73

ETAT des dépenses du bureau météorologique durant l'année fiscale, etc.—
Suite.

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>	99 46	35,112 73
	<i>Menues dépenses aux stations.—Suite.</i>		
Port Dover.....	H. Morgan	30 00	
Port Hope.....	T. F. Jones.....	1 50	
Port Stanley.....	M. Payne.....	32 80	
Quebec.....	J. B. Donaldson.....	0 96	
Saugeen.....	T. Davis	3 99	
Sydney.....	T. C. Hill.....	18 65	
Toronto.....	G. T. Kingston.....	55 82	
do Pointe Gibraltar.	G. Durnan.....	5 00	
			248 18
	<i>Loyers.</i>		
C. Sturgeon	Douze mois de loyer pour une chambre de bureau...	60 00	
M. Payne.....	do d'un terrain pour une tour d'anémomètre, Port Stanley..	24 00	
Ansley et Barber.....	Douze mois de loyer pour un bureau à Port Dower.	30 00	
			114 00
	<i>Divers.</i>		
C. Carnegie	Huile pour l'horloger.....	3 00	
O. Dunn.....	Machinerie	3 00	
W. H. Mulligan.....	Peinture.....	163 82	
W. et C. Menzies.....	Ouvrage de charpentier.....	352 00	
A. Chapman.....	do	26 00	
J. Farrell.....	Enduits	25 80	
J. P. Wagner.....	Portes et châssis.....	32 40	
T. Downes	Bois de service.....	151 56	
J. Leslie	do	1 28	
D. Williams.....	Construction de cheminée.....	19 30	
Cie. Gaz, Toronto.....	Gaz, \$115.43; posage des tuyaux \$24.05.....	139 48	
D. S. Keith et Cie.....	Appareils à gaz.....	19 89	
R. Parish.....	Papier et caisses pour les cartes.....	53 36	
Rice, Lewis et Cie.....	Corde, toile, cuivre et ferronnerie.....	125 11	
R. Hay et Cie	Tables et chaises.....	13 22	
J. Catto.....	Meubles	3 13	
W. H. Sparrow.....	Huile de charbon	35 75	
B. Lever	Pupitre	7 00	
Jas. Brotchie.....	Creuset en fer et tuyaux.....	14 11	
J. R. Armstrong	Poêle et tuyaux.....	14 40	
W. H. Sheppard.....	Trois souffleurs en cuivre.....	6 00	
J. Myles	Bois, \$64.00; charbon, \$54.00	118 00	
W. H. Rice	Ouvrage en fil de fer.....	5 76	
Ansley et Barber.....	Rédaction d'un bail en duplicata.....	2 00	
C. Thompson.....	Alcool	3 00	
E. Pernet.....	Traduction.....	2 00	
C. Sturgeon	Payé pour nettoyer les bureaux	7 46	
G. T. Kingston	Frais de port, télégrammes, et menues dépenses.....	177 26	
			1,525 09
	Total.....		37,000 00

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine, etc.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 17.

ETAT des dépenses de l'Observatoire Magnétique de Toronto, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

		\$	cts.
G. T. Kingston	Douze mois de salaire comme directeur de l'observatoire.....	1,999	20
Thos. Menzies.....	do do observateur.....	533	28
W. A. Stewart.....	do do do	533	28
W. F. Davison	do do do	533	28
C. Sturgeon.....	do do messenger.....	296	28
Receveur-Général.....	Retenue pour le fonds de retraite sur ces salaires	64	68
W. Burke.....	Châssis et jalousies.....	11	95
Thos. Dean.....	Pendule d'une horloge.....	1	80
Hart et Rawlinson	Livres, revues et almanacs.....	30	75
Rowell et Hutchison.....	Papeterie.....	34	65
Chas. Thompson.....	Chandelles, savon, etc	6	90
Rice, Lewis et fils.....	Quincaillerie.....	39	14
W. Menzies.....	Ouvrage de menuisier.....	102	00
W. Milligan.....	Peinture, vitres et vitrage.....	97	29
Cie. d'Assur. de l'Union de l'Ouest.....	Prime sur \$5,400, du 28 sept. 1875 au 28 sept. 1876.....	40	00
Lash et Cie.....	Réparation d'une pendule anémographe.....	4	00
A. Kleiser.....	do chronomètre.....	4	50
W. F. Davison.....	Reliure de registres.....	3	00
Cie. des consom. de gaz....	Gaz	18	95
J. Myles.....	Bois, \$122 ; charbon, \$30.	152	00
H. Johnson.....	Enduits	2	25
J. Gearing.....	Cendrier et cheminée	11	32
C. Shipway.....	Posage de cloches, etc.....	12	75
J. P. Wagner.....	Contre-vents.....	10	40
T. Downey.....	Bois.....	61	88
C. A. Scadding.....	Plaque à étamper.....	0	85
Fisher et Taylor.....	Almanach des adresses.	2	50
E. Hooper.....	Produits chimiques	22	21
W. H. Sparrow	Huile de charbon, \$17.98 ; tôle galvanisée, etc., \$8.68.....	26	66
J. Catto.....	Meubles, serviettes, etc.....	8	73
R. Patterson.....	Quincaillerie.....	2	80
R. S. Parish.....	Nouveau plancher dans la maison de W. F. Davison.....	20	00
J. Farrall.....	Jointoiment des fenêtres rondes de l'observatoire.....	3	00
D. S. Keith et Cie.	Réservoir et ouvrage du plombier.....	58	01
W. H. Sheppard	Plaques en ardoise pour les magnétomètres.....	5	10
R. Chalkley	Réparations aux murs.....	32	00
G. T. Kingston.....	Payé pour nettoyage, fret, frais de port, télégrammes.....	24	92
Total.....		4,812	31

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine, etc.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 18.

ETAT des dépenses de l'Observatoire de Québec, pour l'année fiscale expirée
le 30 juin 1876.

		\$	cts.
E. D. Ashe, M.R.....	Douze mois de salaire comme directeur.....	1,374	72
Thos. Heatly	do do sous-directeur.....	600	00
Receveur-Général.....	Retenue pour le fonds de retraite sur le salaire du directeur.....	28	00
Thos. Heatly.....	Main-d'œuvre, etc.....	42	00
W. Crawford et fils.....	Charbon et charriage	31	50
Lemesurier et Brouard....	8 cordes de bois de chauffage, \$5.50—\$44.00; 8 à \$5.00—\$40.00..	84	00
David Kerr	Verre et mastique.....	3	50
D. et J. Maguire.....	Toile à voile.....	4	65
E. D. Ashe	Timbres-poste et diverses dépenses.....	29	06
Aqueduc de Québec	Taxe de l'eau depuis le 1er mai 1875, jusqu'au 1er mai 1876	60	00
C. Peverly et Cie	Deux lanternes, etc.....	2	90
P. Poulin	Chronomètre réparé, etc.....	14	00
M. McDonald.....	Tapiserie.....	6	00
Wm. Crotty.....	Main-d'œuvre.....	16	50
John J. Foote.....	Annonces dans le <i>Morning Chronicle</i>	44	36
Middleton et Dawson.....	Papeterie.....	8	16
John Musson et Cie	Huile d'olive, vif argent.....	6	75
S. J. Shaw et Cie	Quincaillerie	2	30
Cie. Canad. d'Express.....	Fret.....	0	75
Sampson Bros.....	Réparations à la machine.....	20	00
G. T. Phillips.....	Réparations de plombier.....	18	10
E. D. Ashe	Argent en caisse.....	2	75
Total.....		2,400	00

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine, etc.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 19.

ETAT des dépenses de l'Observatoire de St. Jean, N.-B., pendant l'année
fiscale expirée le 30 juin 1876.

		\$	cts.
J. B. Longley.....	Huit mois de salaire comme gardien du sémaphore.....	322	56
Geo. Hutchinson.....	Une année do directeur.....	493	72
Allan Bros.	Réparations au mécanisme et sémaphore.....	31	44
	Total	\$847	72

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,

Comptable.

ANNEXE No. 20.

ETAT des dépenses de l'Observatoire de l'Université McGill de Montréal,
pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

		\$	cts.
W. C. Baynes, Secrétaire	Octroi en aide.....	500	00

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,

Comptable.

ANNEXE No. 21.

RAPPORT SUR L'HOPITAL DE MARINE DE QUÉBEC POUR L'ANNÉE
EXPIRÉE LE 30 JUIN 1876.HÔPITAL DE MARINE, QUÉBEC,
30 août 1876.

MONSIEUR,—Les syndics de l'hôpital de la marine et des émigrés de Québec ont l'honneur de soumettre leur rapport annuel pour l'année fiscale 1875-76, ainsi que le rapport du médecin de l'établissement sur les admissions, démissions et décès survenus à l'hôpital durant la même période de temps.

Un compte détaillé des dépenses encourues pour le maintien de l'hôpital durant l'année est aussi annexé au présent rapport.

La condition hygiénique de l'hôpital continue d'être excellente, et la commission, tout en pratiquant la plus stricte économie, a fait tout en son pouvoir pour procurer aux patients tout le confort voulu.

Les syndics n'ont pas d'autre recommandation à soumettre que celles qu'ils ont déjà eu l'honneur de faire dans leurs rapports précédents, au sujet des améliorations à exécuter dans la bâtisse.

En terminant, ils ont l'honneur de reconnaître qu'ils ont reçu du médecin ainsi que de la matrone et de ses subalternes le concours le plus actif.

Le tout humblement soumis.

P. WELLES, M.D.,
*Secrétaire.*Hon. A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

HÔPITAL DE LA MARINE ET DES ÉMIGRÉS À QUÉBEC.

Relevé des patients traités depuis le 1er juillet 1875 jusqu'au 30 juin 1876 :

	Marins.	Émigrés.	Résidants.
Restant le 1er juillet 1875.....	34	1	24
Admis jusqu'au 30 juin 1876.....	672	56	370
Totaux.....	706	57	394

Total général..... 1,157

Nombre de jours dans l'hôpital.

Résidants.....	12,046
Marins.....	9,170
Émigrés.....	1,343

Total 22,559

Morts durant la même période.

Résidants.....	39
Marins.....	10
Émigrés.....	2

Total 51

L. CATELLIER, M. D.,
Médecin interne.

ANNEXE No. 22.

RAPPORT SUR L'HOPITAL DE LA MARINE DE ST. JEAN, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1876.

ST. JEAN, N.-B., 5 juillet 1876.

MONSIEUR,—Les commissaires de l'hôpital de la marine du port de St. Jean, Nouveau-Brunswick, présentent leur rapport annuel sur l'hôpital dont la direction leur a été confiée, pour l'année expirée le 30 juin 1876, ainsi que le rapport du médecin sur les marins malades ou invalides admis à l'hôpital de Kent pendant cette période.

Au 1er juillet 1875, il y avait sous traitement médical à l'hôpital, neuf (9) patients, et cent cinquante (150) y furent admis subséquemment, de sorte que dans l'année cent cinquante-neuf cas ont été traités à l'hôpital. De ce nombre, cent trente-sept (137) sont sortis régulièrement de l'hôpital; un a déserté; sept (7) sont morts, et quatorze (14) sont encore sous traitement.

Cent cinquante-huit (158) patients ont été admis l'année précédente.

Les rapports trimestriels du médecin qui a sous ses soins, la maison des pestiférés à l'île aux Perdrix, disent que la santé des marins venus à ce port était bonne, et ne mentionnent aucun cas de maladie contagieuse.

Les états trimestriels de la dépense et des recettes, avec les pièces justificatives, ont été dûment fournis, et je vous transmets l'état annuel de la dépense et du revenu pour l'année expirée le 30 juin 1876, qui s'élève en tout à la somme de \$4,914.51, soit une petite augmentation sur la dépense de l'année précédente.

Les réparations continuelles occasionnées par le mauvais état de notre vieil hôpital en bois s'élèvent à une somme considérable; il faudra réparer complètement cette année les murs de fondation.

Les devoirs des officiers des salles sont toujours remplis d'une manière satisfaisante; les marins malades ou infirmes ont tout le confort qu'on peut leur donner dans l'hôpital actuel; le fait que les malades et les convalescents logent dans les mêmes salles cause bien des difficultés, aussi le besoin d'un hôpital bien organisé se fait-il beaucoup sentir.

La clôture sud tombe en ruine et devrait être reconstruite de façon à correspondre avec les façades ouest et nord.

Le jardin et les terrains avoisinants sont bien entretenus. Les convalescents en retirent un grand avantage.

Le tout respectueusement soumis.

JOHN WISHART,
CHAS. McLAUCHLAN, } Commissaires.

CHARLES WARD,
Secrétaire-trésorier.

Hon. A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

HOPITAL DE MARINE pour le port de St. Jean, N.-B., en compte avec les commissaires, pour l'année expirée le 30 juin 1876.

Dr.

Av.

	\$	cts.		\$	cts.
Compte de la dépense, conformément aux pièces justificatives pour le trimestre expiré le 30 septembre 1875.....	1,253	96	Reçu du département de la marine, St. Jean N.-B., septembre 1875...	1,253	96
Compte de la dépense, conformément aux pièces justificatives No. 62 à 87, pour le trimestre expiré le 31 décembre 1875.....	855	94	Reçu du département de la marine, St. Jean, N.-B., décembre 1875...	855	94
Compte de la dépense, conformément aux pièces justificatives No. 88 à 115, pour le trimestre expiré le 31 mars 1876.....	1,148	39	Reçu du département de la marine, St. Jean, N.-B., mars 1876.....	1,148	39
Compte de la dépense, conformément aux pièces justificatives No. 116 à 151, pour le trimestre expiré le 30 juin 1876.....	1,656	22	Reçu du département de la marine, St. Jean, N.-B., juin 1876.	1,656	22
	4,914	51			
				\$4,914	51

JOHN WISHART,
CHAS. McLAUCHLAN, } *Commissaires.*

CHARLES WARD,
Secrétaire-Trésorier.

ST JEAN N B.,
1er juillet 1876.

ANNEXE No. 23.

RAPPORT SUR L'HOPITAL DE LA MARINE, MIRAMICHI, NOUVEAU-BRUNSWICK, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport comme médecin-surintendant de l'hôpital pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

Soixante-neuf marins ont été admis à l'hôpital durant l'année ; cinquante-huit ont été renvoyés guéris, et huit sont encore sous traitement ; trois des cas ont été causés par des fractures aux jambes, et il faudra leur donner des soins pendant quelque temps encore.

Je puis dire que l'administration interne est aussi bonne qu'on peut le désirer dans les circonstances, mais qu'il faudra faire subir des améliorations à l'hôpital si l'on veut que cette institution progresse.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN THOMPSON, M.D.

Hon. A. J. SMITH,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE No. 24.

RAPPORT SUR L'HOPITAL DE MARINE, ST. ANDRÉ, N.-B., POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1876.

HÔPITAL DE MARINE, ST. ANDRÉ,
NOUVEAU-BRUNSWICK, 5 sept. 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus le rapport annuel et les comptes de cet hôpital pour l'année expirée le 30 juin 1876.

Vu le manque d'activité dans la navigation, beaucoup de navires n'ont pas voyagé durant certaines périodes de temps, et il n'y a eu en conséquence que neuf admissions à l'hôpital durant cette période, et les marins ont été pensionnés et traités pendant quarante semaines contre cent huit semaines pour l'année précédente.

L'hôpital, les clôtures et les terrains sont dans un ordre parfait.

Déboursés pour le trimestre expiré le 30 septembre 1875....	\$174	29
do do do 31 décembre 1885....	158	16
do do do 31 mars 1876.....	123	50
do do do 30 juin 1876.....	149	14
Total.....	\$605	09

Reçu pendant l'année fiscale :

Paievements trimestriels par J. H. Harding, écr., agent du
département à St. Jean, N.B., pour les dites sommes
respectivement.....\$605 09

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

S. T. GOVE,

Médecin surintendant de l'hôpital de la marine.

WILLIAM SMITH, écr.,

Député-ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE No. 25.

RAPPORT SUR L'HOPITAL DE MARINE, RICHIBOUCTOU, N.-B., POUR
L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1876.HÔPITAL DE LA MARINE,
RICHIBOUCTOU, 16 août 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur l'hôpital de la marine de Richibouctou, pour l'année expirée le 30 juin 1876.

Cinq patients ont été admis à l'hôpital durant l'année, et ils y sont restés pendant 104 jours. Deux ont été renvoyés guéris et trois sont restés.

Depuis mon dernier rapport on a fait des réparations considérables aux bâtiments, on a construit une clôture, et le terrain a été bien nettoyé et labouré.

On pourrait faire une nouvelle amélioration à peu de frais en plantant des arbres, ce qui ajouterait beaucoup à l'apparence du lieu.

Un pauvre de la paroisse a été admis à l'hôpital durant l'hiver, mais je ne saurais dire qui a obtenu son admission.

J'ai attiré votre attention, dans mon dernier rapport annuel, sur l'état du chemin sinueux à travers tronçons et hautes herbes, qui conduit à l'hôpital, et je crois devoir revenir sur ce sujet.

Le terrain traversé par ce sentier appartient à M. Wm. Parks, de St. Jean, N.-B., mais défense peut nous être faite de passer sur ce terrain en aucun temps; nous ne pourrions alors nous rendre à l'hôpital qu'en suivant le rivage à la basse marée. Je suggère en conséquence que l'on obtienne de M. Parks un droit de passage, et que l'on dépense de trente à quarante piastres pour en faire un chemin passable et permanent.

Les médicaments, etc., que l'on a reçus en 1864, ont été très-bien choisis et ont bien conservé toute leur vertu, à très-peu d'exceptions.

Dans la commande que l'on fit dans le temps, j'ai omis plusieurs articles d'importance secondaire, qui ne se conservent pas longtemps; dont on a eu depuis besoin et qui pourraient être nécessaires à un moment d'avis. Le département voudra bien m'indiquer ce que je dois faire dans ces cas.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. W. DOHERTY, M. D.

Hon. A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE No. 26.

RAPPORT SUR L'HOPITAL DE MARINE DE CHARLOTTETOWN, I.P.E.,
POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1876.

CHARLOTTETOWN, 29 août 1876.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport, comme médecin-surintendant de l'hôpital de marine de Charlottetown, pour l'année fiscale commencée le 1er juillet 1875 et expirée le 30 juin 1876.

Nous avons fait beaucoup de besogne dans le cours de cette année, et des succès très-satisfaisants ont couronné nos efforts.

Une cinquantaine de matelots ont été admis à l'hôpital pendant l'année; sauf deux qui sont morts de consommation, tous sont partis guéris.

Je profite de cette occasion pour insister auprès du département sur l'urgent besoin qu'il y a d'une bâtisse convenable. Cette ville est la métropole commerciale de la province, et tous les marins qui ont besoin des soins du médecin ou du chirurgien sont ou peuvent être amenés ici. La maison qui sert actuellement d'hôpital est un simple cottage occupé à bail et tout-à-fait insuffisante.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. P. TAYLOR, F. R. C. S.

Médecin-surintendant.

Hon. A. J. SMITH,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE No. 27.

RAPPORT SUR L'HOPITAL DE MARINE DE VICTORIA, C.B., POUR
L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1876.

VICTORIA, C.B., 4 septembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel sur l'hôpital de marine.

Dans le cours de l'année fiscale commencée le 1er juillet 1875 et expirée le 30 juin 1876, 41 malades ont été admis à l'hôpital. Sur ce nombre deux sont morts : l'un de la maladie tuberculaire des poumons (consomption) et l'autre d'une fracture du sternum (os de poitrine) et des côtes avec lacération des poumons, fracture qu'il s'était faite en tombant des cordages d'un bâtiment.

L'état dans lequel se trouve l'hôpital est tout ce que l'on peut désirer de mieux ; les salles, le dispensaire, etc., sont entretenus avec une propreté parfaite par M. et Mad. Wood (le gardien et sa femme) qui m'ont en outre, par les soins qu'ils ont donnés aux malades, considérablement aidé à traiter ces derniers.

Je suggère au département de faire planter des arbustes sur les terrains de l'hôpital ; il pourrait se les procurer ici à un prix raisonnable.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

JOHN C. DAVIE, M.D.,

Médecin de l'hôpital de marine.

WM. SMITH, écr.,

Député-ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE N^o. 28.

ÉTAT des dépenses de l'Hôpital-Général de Kingston pendant l'année expirée le 30 septembre 1876.

[illegible]

ETAT des dépenses de l'Hôpital-Général de Kingston, etc.—

[illegible]

J. J. BURROWES,
Secrétaire honoraire.

Examiné et trouvé correct.

J. E. CLARK, *Auditeur*,

HÔPITAL GÉNÉRAL DE KINGSTON, 30 septembre, 1876.

ANNEXE No. 29.

ETAT des dépenses de l'Hôpital de la Marine et des Emigrés, Québec,
pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

		\$	cts.	\$	cts.
J. A. Sewell, M.D.....	12 mois de traitement comme présid. des commiss.	400	00		
A. Von Iffland, M.D.....	do commissaire.....	200	00		
O. Robitaille, M.D.....	do commissaire.....	200	00		
P. Wells, M.D.....	do secrétaire-trésorier.....	600	00		
J. E. Landry, M.D.....	do médecin-visiteur.....	400	00		
A. Rowand, M.D.....	do do.....	400	00		
C. E. Lemieux, M.D.....	do do.....	400	00		
L. Catellier, M.D.....	do do médecin-résidant.....	799	92		
Rév. J. P. Sexton.....	15 mois de salaire comme aumônier.....	180	00		
do	Enterrements.....	56	00		
Rév. J. S. Sykes.....	15 mois de salaire comme aumônier.....	180	00		
G. T. Cary.....	Annonces.....	11	20		
J. McCorkell.....	Pain.....	1,200	20		
L. Lessard.....	Bois de chauffage, cordage et charriage.....	1,491	79		
Allans, Rae et Cie.....	Fret.....	19	00		
D. S. Rickaby.....	Paillasse en paille.....	42	00		
Cie. du gaz de Québec.....	Gaz.....	525	28		
A. Laberge.....	Ouvrage de menuisier, réparations dans l'hôpital, bois de construction, peinture, huile, etc.....	208	61		
G. H. Gore.....	Ouvrage de maçon.....	16	75		
M. Brophy.....	Lait, 7,936 gallons, à 22 cts par gallon.....	1,745	96		
A. Mulholland.....	Ouvrage de plombier.....	525	35		
George Cook.....	Ouvrage de forgeron.....	350	74		
J. Drolet.....	Paille, 42,10; lavage 1,888 douz., à 40 cents par douz., \$755.19.....	797	29		
J. Gravel.....	Sciage de bois.....	215	30		
S. Mossman.....	12 mois de gages comme matrone.....	300	00		
do	Déboursés pour légumes, poisson, œufs, etc., pour les patients.....	1,028	39		
Samuel Hobbs.....	12 mois de gages comme messenger.....	168	00		
James Dormer.....	7 do et 4 jours de gages comme messenger.....	99	86		
L. Marichel.....	3 do et demi do do.....	49	00		
P. Ryan.....	8 do et trois quarts do do.....	121	80		
Thomas Hall.....	1 do de gages comme messenger.....	14	00		
J. Vaillancourt.....	12 do do porte-faix.....	168	00		
Henry Hunt.....	12 do do do du dehors.....	168	00		
M. Sullivan.....	12 do do do do.....	168	00		
Louis Savard.....	3 do do do gardien de nuit.....	30	00		
John Moore.....	7 do et demi de gages comme gardien de nuit.....	75	00		
John Flynn.....	1 do 23 jours do do.....	17	66		
Catherine Ross.....	10 do de gages comme garde-malade.....	100	00		
E. Westaff.....	1 do et 27 jours de gages comme garde-malade.....	18	99		
Ann McGrab.....	12 do de gages comme garde-malade pour fièvre.....	120	00		
Maria Benning.....	23 jours do do do.....	7	66		
Jane Delany.....	3 mois et demi de gages comme garde-malade pour la petite vérole.....	35	00		
C. Hobbs.....	1 mois et demi de gages comme garde-malade pour la petite vérole.....	15	00		
Mary Jacobs.....	10 mois et 8 jours de gages comme garde-malade de nuit dans les hangards.....	92	67		
Ann Jacobs.....	12 mois de gages com. garde-mal. dans les hangards.....	20	00		
Marie Angele.....	24 jours do do do.....	6	40		
Marie Matron.....	2 mois et 8 jours de gages comme cuisinière.....	21	90		
A reporter.....		14,520	72		

ETAT des dépenses de l'Hôpital de la Marine et des Emigrés, Québec,
pendant l'année expirée le 30 juin 1876.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>	14,520 73	
Mary Harris.....	3 mois et demi de gages comme cuisinière.....	32 00	
Susan Harris.....	6 do et 9 jours do do do.....	56 70	
Margaret Dunn.....	12 do de gages comme cuisinière des officiers, etc.....	9 00	
Eliza Dunn.....	11 do et 3 quarts de gages comme couturière.....	94 00	
Clementine Ouelett.....	12 do de gages comme fille de chambre.....	72 00	
Jane O'Neill.....	12 do do do do.....	72 00	
Mary Quinn.....	91 jours de lavage, à 50 cts par jour.....	45 50	
Flora Marque.....	Soin des variolés pendant trois jours, à 70 cts par jours.....	2 10	
Marie Marque.....	Soin des variolés pendant trois jours, à 70 cts. par jours.....	2 10	
W. Viancourt.....	Soin des variolés pendant quatre jours, à 70 cts par jours.....	2 80	
Eliza Adams.....	23 jours com. assist. garde-malade dans les hangards.....	6 13	
Christina Hobbs.....	11 do do do do.....	3 66	
Angèle Colombe.....	Nettoyage de maison.....	19 63	
Adèle Matron.....	do.....	20 50	
Margaret Quinn.....	do.....	2 50	
Christina Hobbs.....	do.....	16 50	
Marie Matron.....	do.....	13 50	
Mary Matron.....	do.....	30 00	
W. E. Burnet.....	Drogues et médecines.....	46 02	
T. Hudon.....	Toile, flanelle, drap bleu, couvertures de lit etc.....	821 55	
S. J. Shaw.....	Quincaillerie, etc.....	24 00	
Thomas Delaney.....	Viande, lard, etc.....	3,125 66	
J. Burns.....	Batterie de cuisine, bouilloire en cuivre, quinc., etc.....	540 29	
C. Poston et Cie.....	Charbon.....	223 60	
John Musson et Cie.....	Drogues.....	63 42	
F. E. Burke.....	do.....	30 08	
P. Garneau et Frère.....	Coton, flanelle, couvertures de lit, ouate, etc.....	41 70	
James McCone.....	Epiceries.....	1,646 17	
Cie. d'assur. Stadacona...	Assurance, \$10,000, du 2 novembre 1875, au 2 novembre 1876.....	60 00	
do.....	Assurance sur l'hôpital des variolés, \$2,000, du 3 déc. 1875 au 3 déc. 1876.....	35 00	
Cie. d'assurance Royale...	Assurance sur l'hôpital des variolés, \$2,000, du 16 déc. 1875, au 16 déc. 1876.....	35 00	
do.....	Assurance sur l'hôpital, etc., \$4,000, du 16 février 1876, au 16 février 1877.....	25 00	
do.....	Assurance sur l'hôpital, etc., \$8,000, du 7 mai 1876 au 7 mai 1877.....	50 00	
Cie. d'assurance Royale Canadienne.....	Assurance sur l'hôpital, \$10,000, du 16 février 1876, au 16 février 1877.....	62 50	
J. P. Déry.....	Papeterie, \$20.55 ; vin, \$54.00.....	74 55	
Candereau et Cie.....	Instruments de chirurgie.....	11 40	
L. Catellier, M.D.	do do.....	25 25	
Corporation de Québec...	Taxe de l'eau, du 1er mai 1875, au 1er mai 1876.....	600 00	
E. Lemesurier.....	Vin.....	66 00	
J. Wright.....	Sellerie.....	11 60	
Pharmacie de Dublin.....	Drogues.....	609 79	
A. Côté et Cie.....	Impressions.....	8 25	
Thomas Norris.....	Faïencerie.....	100 84	
Thomas Andrews.....	A compte de posage du gaz, \$122.76 ; quinc. \$121.50.....	244 26	
George Hall et Cie.....	Epiceries.....	25 00	
Louis Gagnon.....	Glace.....	28 00	
J. A. Langlais.....	Papeterie.....	52 28	
	Total des dépenses.....		23,795 85

JOHN TILTON,

*Comptable.*W.M. SMITH,
Deputé-Ministre de la Marine, etc.

ANNEXE No. 30.

ETAT de la dépense pour les hôpitaux de la marine, les marins malades et infirmes, et les marins naufragés et dans la détresse, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

	HOPITAL DE STE. CATHERINE.	\$	cts.	\$	cts.
Thomas Burns, trésorier..	Octroi pour les marins malades dans cet hôpital.....			500	00
	HOPITAL DE KINGSTON.				
J. J. Burrowes.....	Octroi pour les marins malades dans cet hôpital.....			500	00
				1,000	00

PROVINCE DE QUÉBEC.

	HOPITAL-GÉNÉRAL, MONTRÉAL.				
Andrew Robertson, trésorier.....	Entretien des marins malades durant 1875, 2,480 jours, à 90c par jour.....			2,232	00
	MARINS MALADES ET INFIRMES.				
N. J. Pinault.....	Soins aux marins malades à Rimouski.....	40	00		
P. L. Gauvreau.....	Soins aux marins malades à Rimouski, et prix de passage pour Québec, ex goëlette "C. J. Brydges," "Ottia," etc.....	132	42		
S. Pouliot, M.D.....	Soins médicaux aux marins malades à Chicoutimi, ex "Plutus," Ha-Ha Bay, etc.....	31	50		
J. P. Pelletier, M.D.....	Soins médicaux aux marins malades à Matane.....	40	00		
J. A. Meek, M.D.....	Soins médicaux aux marins malades à Matane, ex "Eliza," "Mary," et "Neptune".....	50	50		
L. E. Beauchamp.....	Soins, marins malades "Alphonse Saint".....	3	00		
P. A. McDougall, M.D.....	Soins à Wm. Robillard.....	6	75		
R. C. Blair.....	Soins aux marins malades à Chicoutimi.....	15	00		
Dr. Wakeham.....	do à Gaspé.....	39	50		
E. D. Phillips.....	Pension de l'économe, ex barque "Bowler".....	20	75		
Jos. Eden.....	Dépenses des marins malades à Gaspé.....	49	20		
D. Hudon.....	do d'inhumat.d'un matel.ex "Helen Gendy".....	4	00		
Dr. Robitaille.....	Soins médicaux aux marins malades à New Carlisle.....	43	75		
J. J. Fox.....	Payé pour pension, etc., mar. malad., ex "M. Noyes".....	7	00	483	37
	MARINS NAUFRAGÉS ET DANS LA DÉTRESSE.				
W. S. Bodden.....	Balance du produit de vente des effets de son défunt fils.....	27	53		
Jno. LeBoutillier et Cie..	Transport des marins naufragés depuis Gaspé.....	80	00		
E. Pope.....	Frais de route pour Chicotte et retour.....	20	00		
Jos. Eden.....	Passage et pens. de l'équip. du "Maria Dina," nauf.	38	40		
R. H. Russell.....	Vêtem. fourn. à un matel. chinois aveugle, Québec.....	14	25		
	A reporter.....	180	18	483	37

ETAT de la dépense pour les hôpitaux de la marine, les marins malades et infirmes, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE QUÉBEC.—*Suite.*

	<i>Report....</i>	\$ cts. 180 18	\$ cts. 483 37
	MARINS MALADES ET DANS LA DÉTRESSE.— <i>Suite.</i>		
J. J. Fox	Payé pour secours aux marins naufragés	329 10	
J. R. Roberts.....	Pension et provisions à l'équipage ex "Dunroby" ..	49 80	
Ernest Tétu.....	Dép. pour mar. dans la détresse, Gaspé.....	77 75	
L. Robitaille.....	do do New Carlisle.....	33 00	
F. Legallais.....	Pension et logement do do	33 50	
H. A. Lemieux.....	Passage des do ex "Bug and Ant"	22 50	
D. E. Price.....	Dépenses de trois do Chicoutimi à Québec.....	14 60	
J. S. Hayward.....	do do ex "Maggie Campbell"	43 84	
		784 27	
	Remise d'habil. fourni à un matelot aveugle Québec	14 25	
			770 02
			1,253 39
Chambre de commerce, Londres	Dépenses des marins dans la détresse, ex "Rambler,"		
do do ...	do "Achantes" et "Georgina"	50 73	
do do ...	do "New England" et "Emily"	73 93	
	do "Dauntless," "Etna," "Georgia,"		
	do "Maggie," "Acadia," "Norris," "Sea		
	Lion," etc.	1,134 59	
do do ...	do "Thalia," "Adelia," "Thos. Bayne," etc	298 88	
do do ...	do "Mary Mag," "Hesperus," "Amelia"	431 74	
do do ...	do Steamer "Thalia" d Halifax	590 07	
			2,579 94

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

	HOPITAUX DE MARINE.		
	<i>St. Jean.</i>		
Dr. L. B. Botsford.....	Traitement comme médecin, du 1er juillet 1875, au 30 juin 1876	560 00	
Dr. C. W. Johnstone..	Traitement comme assistant, du 1er décembre 1875, au 30 juin 1876	326 66	
Dr. W. S. Harding.....	Traitement comme médecin inspecteur du lazaret, du 1er juillet 1875, au 30 juin 1876	100 00	
C. Ward	Traitement comme secrétaire, du 1er juillet 1875, au 30 juin 1876	400 00	
Rév. W. B. Armstrong...	Traitement comme aumônier, du 1er juillet 1875, au 30 juin 1876	100 00	
			1,486 66
M. Barnes.....	12 mois de gages comme officier des vivres, du 1er juillet 1875, au 30 juin 1876	300 00	
Mde. Barnes	12 mois de gages comme matrone, du 1er juillet 1875 au 30 juin 1876.....	80 00	
do	12 mois d'allocations pour pension	73 00	
M. Barnes	do do	73 00	
do	12 mois de gages comme cuisinier.....	48 00	
do	Nourriture supplémentaire.....	32 87	
		606 87	
	Moins provis. cons. par l'officier des vivres et mat.	41 86	
			565 01
	<i>A reporter.....</i>		2,051 67

ETAT des dépenses pour les hôpitaux de marine, les marins malades et infirmes, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		2,051 67
	<i>St. Jean.—Suite.</i>		
C. A. Barnes.....	Une ann. de gag. comme gard.-mal. à l'hôp. de Kent	144 00	
do	Allocation pour pension.....	192 00	
D. Tennent.....	Gages comme aide.....	120 00	
do	Allocation pour pension.....	192 00	
John Bryden.....	Pain.....	109 10	
W. C. Godsoe et Cie.....	Viande.....	169 13	
Jardine et Cie.....	Epicerie.....	246 56	
M. Barnes.....	Lait, paille et pommes de terre.....	144 59	
W. H. Street et fils.....	Spiritueux.....	19 45	
R. P. McGivern.....	Charbon	308 51	
Jas. Hutchinson.....	Bois de chauffage.....	62 00	
Commissaires de l'eau, St. Jean.....	Une année d'approvisionnements à l'hôpital.....	36 00	
Commissaires de l'eau, St. Jean.....	Cotisation du bureau, 53, rue St. Jacques.....	14 00	
Cie. du Gaz de St. Jean.....	Gaz et loyer du gazomètre.....	57 65	
Jane Marshall	Lavage.....	62 50	
John Sears.....	Drogues et médecines.....	42 21	
M. N. Powers.....	Six cerceaux, etc.....	15 50	
Jno. Burke.....	Louage de corbillard et voiture	36 00	
Cie. du Cimt. de St. Jean.....	Honoraire d'enterrement (10 à \$2.00).....	20 00	
Jno. McLaughlin.....	Trente jours d'ouvrage comme jardinier à (\$1.25).....	37 50	
Jno. O. Brien.....	Remisage du charbon.....	7 15	
Kerr et Cie.....	Quincaillerie.....	10 22	
Jno. Doyle.....	90 jours d'ouvrage comme jardinier à (\$1.25).....	112 50	
Robt. Bell.....	Vitrage, peinture, térébenthine, etc.....	19 31	
Adam Young.....	Quincaillerie et réparations de forgeron.....	9 95	
Jas. Dyall.....	Plomberie.....	7 89	
J. Harris et Cie.....	Grille et derrière de poêles	2 10	
Matthew Thompson.....	Vases pour fleurs.....	5 20	
Jno. Chaloner.....	Drogues et médecines.....	23 19	
Cie. d'Ass. Mercantile.....	Prime sur \$3,200 du 8 mai 1876, jusqu'à mai 1877.....	40 00	
T. W. Anglin.....	Annonces, \$4.50; 1 an d'abonnement au <i>Free-</i> <i>man</i> , \$2.50	7 00	
<i>Globe</i> de St. Jean.....	Annonces.....	6 00	
Milton Barnes.....	30 voyag. d'engrais à \$15.00; 2 brouettes à \$9.00.....	24 00	
do	Payé pour réparation de latrine.....	3 00	
Bowes et Evans.....	Quincaillerie et réparations.....	49 65	
Barnes et Cie.....	Impressions et papeterie	25 30	
Jno. Chaloner.....	Drogues et médecines.....	18 87	
L. Jackson.....	Nettoyage des peintures, etc.....	4 80	
Jas. McKenny.....	Trente jours d'ouvrage à \$1.25	37 50	
Andrew J. Emery.....	Dix jours d'ouvrage de menuiserie à \$1.80.....	18 00	
Michael Flood.....	Maçonnerie, chaux, briques, etc.....	165 54	
H. Maxwell et fils.....	Bois de construction	24 79	
J. E. Turnbull.....	do	8 88	
Mackenzie Frères.....	Coton, drap de lits, couvertes, toile, etc.....	147 80	
L. H. Barnes.....	Lits, etc.....	13 05	
Peter McCrane.....	Blanchissage, etc.....	12 00	
E. C. Robertson.....	Poterie	4 75	
Jno. Foster.....	6 sièges de jardin.....	6 00	
Jno. McManus.....	20 voyages d'engrais	8 00	
Jno. McAllister.....	Barres de fer et aiguisage de pic	1 60	
Jas. Crawford.....	Charriage de gravier, etc.....	10 10	
Samuel Hayward.....	Transport de deux marins infirmes à l'hôpital.....	3 33	
	<i>Richibouctou.</i>		2,866 84
Dr. Doherty.....	Une année de traitem. comme médecin-surintendant	100 00	
Cie. d'Ass. Ct. cont. le feu	Primes d'assurance contre le feu.....	10 00	
	<i>A reporter</i>	110 00	4,917 84

ETAT des dépenses pour les hôpitaux de marine, les marins malades et infirmes, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>	110 00	4,917 84
	<i>Richibouctou.—Suite.</i>		
Simon Graham.....	Bois de chauffage, huile, brosses, main-d'œuvre, etc.	280 62	
Dr. Doherty.....	Payé pour fret.....	0 97	
T. B. Barker et fils.....	Bouteilles.....	6 25	397 84
	<i>Miramichi.</i>		
Dr. Thompson.....	Une année de traitem. comme médecin-surintendant	400 00	
do.....	Médecines.....	2 00	
Jno. Gallagher.....	Trente mois et un jour de gages comme gardien.....	127 75	
do.....	Pension des malades, 1,760 jours (à 40 centins).....	704 00	
do.....	Allocation pour combustible.....	62 50	
do.....	Farine d'avoine, \$1.74 ; réparations, \$3.34.....	5 04	
Cie. centrale d'Assurance contre le feu.....	Primes d'assurance contre le feu.....	20 00	
Wm. Masson.....	Epicerie, peinture, coton, etc.....	45 84	
H. Patterson.....	Main-d'œuvre.....	7 00	
Gilmour, Rankin et Cie..	Vêtement pour les marins malades.....	23 58	1,397 71
	<i>St. André.</i>		
S. T. Gove, M.D.....	Douze mois de traitement comme surintendant.....	200 00	
Charlotte Coates.....	do salaire comme matrone.....	208 00	
do.....	Pension des marins, 30 semaines et 1 journée (\$1.50).....	45 25	
do.....	Pour sciage, etc., bois, huile, nourriture extra, etc.	31 90	
R. Ross.....	Charbon, 8,140 lbs. (\$6.25).....	25 44	
J. L. Magee.....	Lits.....	9 20	
J. Brownrigg.....	Camionnage de charbon et charriage.....	4 00	
N. Treadwell.....	Echelle et peinture.....	5 25	
Angus Stinson.....	Peinture, cloche et tapisserie.....	9 00	
J. B. Barker et fils.....	Verres.....	3 70	
Jno. McLauchlin.....	Vitrage.....	1 00	
Angus Turner.....	5 cordes de bois franc à \$3.60.....	18 00	
Robinson et Glenn.....	Bois de construction et chevilles.....	15 61	
S. T. Gove, M.D.....	Frais de port, papeterie et divers.....	3 25	
Jno. Dinsmore.....	4 cordes de bois.....	14 00	
O. Conley.....	Blanchissage, chaux, etc.....	11 49	605 09
	<i>Bathurst.</i>		
S. L. Bishop.....	Services professionnels durant 1875.....	40 00	
M. Miller.....	Pension de deux marins malades, 54 jours, à 50cts.	27 00	
do.....	Allocation pour combustible.....	25 00	
Ferguson, Rankin et Cie.	Epicerie, bois de construction, huile, etc.....	27 39	
Hon. J. Ferguson.....	10 pour cent de commission sur déboursés.....	11 93	131 32
	<i>Sackville.</i>		
Alex. Fleming, M.D.....	Quinze mois de services professionnels, 1er avril 1875 au 30 juin 1876.....	312 50	
do.....	Médecines, etc.....	28 26	
Alex. Crocker.....	Quinze mois de salaire, du 1er avril 1875 au 30 juin 1876.....	281 25	
do.....	Pension, etc., marins malades, 56 semaines et 4 jours, à \$4.00.....	226 84	
Jno. Ford.....	Epicerie, couil, coton et poterie.....	17 38	
Estabrook et Black.....	Dépenses de funérailles, un matelot.....	6 00	
	<i>A reporter</i>	872 23	7,449 80

ETAT des dépenses pour les hôpitaux de marine, pour les marins malades et infirmes, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report..</i>	872 23	7,449 80
	<i>Sackville.—Suite.</i>		
D. Crossman.....	Transport d'un marin malade à l'hôpital.....	2 00	
S. E. Cole.....	Confection de literie	4 16	
Lymans, Clare et Cie.....	Drogues et médecines.....	146 39	
			1,024 78
	<i>Dalhousie.</i>		
W. G. Disbrow, M.D.....	Services professionnels.....	46 00	
S. Shaw, M.D.....	do do	4 00	
			50 00
	<i>Hillsborough.</i>		
W. H. Robinson	Dépenses des marins malades		206 00
	<i>Shediac.</i>		
Chas. S. Theal, M.D	Services professionnels et médecine pendant 1875....	196 31	
G. Anderson	Pension et soin de Jno. McGee, quatre semaines....	30 00	
			226 31
	<i>Hopewell.</i>		
James Carmworth.....	Pension et soin de Jas. Nowlan		25 00
	Total.....		8,981 89
	MARINS NAUFRAGÉS ET DANS LA DÉTRESSE.		
R. Leonard.....	Traversée de marins naufragés à St. Jean	11 88	
J. S. May.....	Vêtements pour marins naufragés ex "Lancaster," "Live Oak," etc.....	77 11	
W. H. Olive	Traversée du capitaine, goëlette "Annie," St. Jean à Moncton.....	2 67	
Small et Hatheway.....	do des marins naufragés, Digby à St. Jean....	2 50	
Silas Lynds	do do Moncton à Hopewell.....	6 00	
D. Harrington	Passage sur ch. de f. des marins naufrag. de Shédiac	7 17	
Robt. Holmes.....	Pensions de deux marins naufragés, ex "Isabella Raydon"	15 00	
Wm. Furlong.....	Pension de deux marins en détresse.....	2 00	
G. A. Freize	Traversée de deux marins en détresse à Woodstock.	3 50	
Jno. Richards	Pension de deux marins naufragés, ex "Live Oak" ..	7 83	
J. A. Read.....	do do ex "Wm. Robson" ..	3 24	
H. W. Chisholm.....	Traversée de cinq do Eastport à St. Jean.	7 50	
Chas. Weldon.....	Frais judiciaires.....	57 66	
W. B. McLaughlin	Dépenses dans la recherche des marins naufragés, Yellow Ledge.....	10 00	
			214 11

ETAT des dépenses pour les hôpitaux de marine, pour les marins malades et infirmes, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

MARINS MALADES ET INFIRMES.		\$ cts.	\$ cts.
Hôpital provincial et de la cité, Halifax, pension des marins durant l'année, soit 740 semaines et un jour, à \$5.00 par semaine.....		3 700 82	
Dépenses à Arichat, consistant en soins médicaux et pension		243 10	
Dépenses à la Rivière aux Pommes.....		80 50	
do Baddeck.....		280 00	
do Barrington.....		108 40	
do Bayfield.....		3 00	
do Bridgewater.....		31 90	
do Canning.....		17 00	
do Canso.....		69 00	
do Cheverie.....		40 50	
do Baie-aux-Vaches.....		121 25	
do Canada Creek.....		38 00	
do Digby.....		376 54	
do Anse Getson.....		347 50	
do Hantsport.....		2 50	
do Baie Jordan.....		77 10	
do Liverpool.....		256 75	
do Lunenburg.....		361 25	
do Lockeport.....		143 77	
do Petite Baie des Glaces.....		377 84	
do Baie Mahone.....		9 37	
do Sydney Nord.....		1,861 76	
do Pictou.....		332 22	
do Port Mulgrave.....		15 40	
do do Hawkesbury.....		188 35	
do do Medway.....		556 11	
do do Gilbert.....		95 00	
do Rivière Ratchford.....		60 00	
do Shelburne.....		15 00	
do Sherbrooke.....		42 15	
do Sydney.....		155 75	
do St. Pierre.....		13 00	
do Anse Thorne.....		59 00	
do Windsor.....		18 75	
do Weymouth.....		14 00	
do Yarmouth.....		103 30	
Dr. W. E. Cooke.....	Une année de traitement comme médecin à l'hôpital de Pictou.....	400 00	
do.....	Médecines.....	131 75	
Dr. A. D. MacGillvary.....	Traitement comme médecin à Sydney, du 17 juillet 1874 au 30 juin 1875.....	381 72	
do.....	Trait. comme méd., du 1er juillet '75 au 30 juin 1876.....	400 00	
do.....	Médecines.....	49 25	
T. S. Brown.....	Transport et subsistence de marins malades, Sydney Nord.....	59 50	
M. R. Doane.....	do Jno. McKenzie, ex "Lucy".....	7 67	
D. D. Harrington.....	Transport de marins malades, Port Hawkesbury à Halifax.....	9 00	
Conlon Frères.....	Louage de voit. pour le transp. de mar. mal à l'hôpit.....	36 75	
George Sterling.....	Transport de marins malades.....	5 00	
D. J. F. Black.....	Certific. pour admission à l'hôpit. des marins malad.....	36 00	
Dr. W. N. Wickwire.....	do do.....	40 00	
Dr. R. S. Black.....	do do.....	60 00	
Dr. A. J. Cowie.....	do do.....	40 00	
Dr. E. Farrell.....	do do.....	38 00	
Dr. W. B. Slayter.....	do do.....	38 00	
Dr. A. P. Reid.....	do do.....	26 00	
Dr. E. Jennings.....	do do.....	54 00	
			12,038 52

ETAT des dépenses pour les hôpitaux de marine, pour les marins malades et infirmes, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.—*Suite.*

MARINS NAUFRAGÉS ET DANS LA DÉTRESSE.		\$ cts.	\$ cts.
H. A. Hood.....	Pension de marins dans la détresse.....	2 50	
P. Taples.....	do do 58 jrs. à 60c. par jour..	34 80	
B. Hartegan.....	do do	3 00	
Jas. Forbes.....	do do	10 20	
T. McDonald.....	do do	121 20	
P. Bushenpin.....	do do	18 82	
P. Foley.....	do do	22 20	
F. Brittain.....	do do	9 00	
S. Fleming.....	do do	41 50	
P. Fleming.....	do do	9 60	
M. McDonald.....	do do	6 00	
D. McDonald.....	do do	6 00	
S. Cohoon.....	do do	58 25	
J. M. Brown.....	do do	8 60	
G. P. Black.....	do do	6 00	
D. Bird.....	do do	9 60	
R. Eustace.....	do do	10 50	
Hannah Rose.....	do do	20 70	
T. Ward.....	Transport et nourriture.....	5 45	
Alex. Roberts.....	do do	21 00	
E. D. Tremaine.....	do do	100 45	
W. W. Bown.....	do do	38 00	
C. E. Leonard.....	do do	21 00	
Jas. Ross.....	do do	507 10	
F. W. Fishwick.....	do do	35 50	
J. W. Carmichael.....	do do	9 56	
A. Boudrot.....	Transport.....	17 50	
P. Taples.....	do	27 50	
Capt. G. Shaw.....	do	63 51	
C. B. Dunham.....	do	19 70	
Peter Goupille.....	do	15 00	
Thos. Wood.....	do	8 76	
J. F. Flavin.....	do	12 04	
D. McDonald.....	do	15 00	
R. J. Barnes.....	do	22 63	
Whitman Giffen.....	do	20 00	
L. Crosscup.....	do	5 48	
E. Dowling.....	do	75 56	
P. Deegan.....	do	9 49	
F. W. Fishwick.....	do	114 40	
S. Fleming.....	do	4 00	
L. Swaine.....	do	35 04	
Jno. E. Waddell.....	do	4 00	
Wm. Watt.....	do	1 46	
P. Fleming.....	do	4 00	
J. P. Angrove.....	do	2 92	
Capt. Meylin.....	do	7 30	
W. Hornish.....	do	2 50	
Edward Strum.....	do	25 18	
C. Neall.....	do	23 30	
M. McDonald.....	Transport et nourriture de six matelots du "Florida".....	80 05	
T. S. Bown.....	Transport et nourriture de naufragés, de Nord Sydney à Halifax.....	186 00	
E. D. Tremain.....	Dépenses, transport et nourriture de six naufragés, de Port Hood à l'île du Prince-Edouard.....	199 50	
Jas. Ross.....	Dépenses, transport et nourriture de naufragés, de la goëlette "Scud".....	260 75	
Arch. Campbell.....	Dépenses, transport et nourriture de naufragés, du "Margaret Campbell".....	90 00	
J. A. Tory.....	Dépenses, transport et nourriture de naufragés du "Clara".....	59 81	
J. S. Belcher.....	Dépenses, transport et nourriture de naufragés du "Margaret Campbell".....	123 51	
A reporter.....		2,672 42	

ETAT des dépenses pour les hôpitaux de marine, pour les marins malades et infirmes, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.—*Suite.*

	<i>Report</i>	\$ cts.	cts
		2,672 42	
	MARINS NAUFRAGÉS ET DANS LA DÉTRESSE.— <i>Suite.</i>		
A. Cameron.....	Dépenses, transport et nourriture de naufragés du "Trial".....	32 50	
George Stirling.....	Dépenses, transport et nourriture de naufragés du "Live Oak".....	16 00	
H. A. Hood.....	do do do	46 72	
D. Sargent.....	do do do	58 00	
Gilbert Shaw.....	Dépenses, transport et nourriture de naufragés du "Jacob V. Troop".....	32 12	
D. McDonald.....	Dépenses, transport et nourriture de naufragés du "P. Power".....	30 00	
do.....	Dépenses, transport et nourriture de naufragés du "Calcutta".....	15 69	
Botsford Viets.....	Dépenses, transport et nourriture de naufragés du "Duke of Newcastle".....	14 90	
W. Fisher.....	Affrètement d'un navire pour le transport de marins de l'île de Sable à Halifax.....	400 00	
H. A. Hood.....	Transport et nourriture de l'équipage du "Julia Langley".....	105 60	
W. P. Paysant.....	Transport et nourriture de l'équipage du "Florence May".....	115 30	
T. S. Bown, fils.....	Transport et nourriture de naufragés.....	71 00	
P. McDonald.....	do do do	19 25	
P. Grant et Cie.....	Vêtements pour naufragés.....	319 10	
Burns et Murray.....	do do	12 85	
			3,961 45

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

J. C. Davie, M.D.....	Une année de traitement comme médecin, à Victoria	300 00	
Thos. Wood.....	do do comme gardien.....	499 92	
do.....	Entretien des malades, 163½ semaines, à \$5.....	817 15	
do.....	Payé pour blanchissage, traversées, etc.....	95 50	
Engelhardt et Cie.....	18½ tonnes de charbon, \$185; bois et sciage, \$40.....	225 00	
L. R. McInnes, M.D.....	Services professionnels à Nanaimo de mai 1875 à juin 1876.....	713 00	
Thos. Story.....	Confection et peinture d'une table, \$5; construction de deux latrines, \$71.....	76 00	
do.....	Frais de funérailles de J. D. Serrallainco.....	22 50	
Henry Saunders.....	Provisions, etc.....	27 67	
Willis Bond.....	Eau.....	10 00	
J. R. Hett.....	Frais d'enterrement.....	7 50	
Hayward et Jenkinson.....	Frais de funérailles de J. G. Banks.....	15 00	
Kinsman & Styles.....	Compte des briquetiers.....	7 75	
Langley et Cie.....	Drogues, huile, cuir, éponges.....	100 72	
J. Sehl.....	Faïencerie, toile cirée, etc.....	20 50	
Dr. D. C. Cluness.....	Services professionnels et médecine pour les marins du "Black Eagle" et "Rivière".....	35 00	
T. N. Hibben et Cie.....	Papeterie.....	5 50	
A. et W. Wilson.....	Approvisionnement d'eau, répar. aux pompes, etc..	146 12	
Hôpital Royale de la Colombie.....	Réclamation pour l'entretien de marins malades durant 1874 et 1875.....	250 00	
D. W. Higgins.....	Impression de règlements.....	8 00	
G. C. Keays.....	Bouilloire en cuivre.....	3 25	
Wm. Mann.....	Reconstruction de la tour de la cuisine et corniche	13 75	
E. B. Marvin.....	Balais, forage, etc.....	8 50	
			3,408 33

ETAT des dépenses pour les hôpitaux de marine, les marins malades, ou infirmes, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD

HOPITAL DE LA MARINE, CHARLOTTETOWN.		\$	cts.	\$	cts.
Margaret Darrach.....	12 mois de salaire comme matrone, du 1er mai 1875 au 30 avril 1876.....	180	00		
do	Pension d'un marin malade, 153 semaines et trois jours (\$2.50).....	383	09		
Jas. Martin	Blanchissage	11	00		
Lawson et Welsh.....	Charbon	23	32		
Dr. F. P. Taylor.....	Une année de traitement comme médecin	300	00		
do	Médecines	42	27		
Jas. Houston	Montage de poêles	6	50		
H. Perkins	Charbon	17	34		
M. Hennessy	Dépense pour l'enterrement de D. Sullivan.....	10	00		
Sarah Cameron.....	Gages comme assistante garde-malade.....	10	50		
Davison et Huestis.....	Huile, savon, cheminées de lampe, literie, etc.....	52	95		
P. Cullen	Une année de loyer de l'hôpital.....	120	00		
M. Hennessy.....	Dépenses pour l'enterrement de R. Reilly.....	10	00		
Mm. Sheehan.....	Dépenses d'enterrement	4	00		
Wm. Brebant.....	Nettoyage et blanchissage de huit chambres.....	5	90		
Jno. W. Morrison, Secré- taire, bureau des tra- vaux, Charlottetown...	Balance totale du re-paiement au gouvernement local pour l'hôpital de la marine.....	12	00		
P. Cullen	Main-d'œuvre	1	00		
				1,189	87
MARINS MALADES ET INFIRMES.					
P. A. McIntyre, M.D	Soins médicaux à Souris.....	18	90		
M. Paquet.....	Pension et soins do	16	21		
G. Crabb.....	Payé pour soins médicaux et pension d'un marin malade, Summerside.....	48	55		
McKelvie et McLeod.....	Soins médicaux d'un marin malade, ex "Elizabeth et "Isabella"	25	75		
Jno. B. Schuzmann	Pension et soins d'un marin malade ex "Elizabeth" et "Isabella"	24	50		
Chas Owen	Payé pour service professionnel, pension et dé- penses de funérailles de P. Lindon.....	65	53		
				199	44
	Total			\$1,389	31

MARINS NAUFRAGES ET EN DÉTRESSE.

D. Currie.....	Payé pour habillement et passage d'un marin infirmes, ex "Mary Kate".....	31	03		
Thos. Conway.....	Pension et passage du capitaine et six marins ex "Dunbrody"	63	75		
C. W. Strong.....	Passage d'un marin en détresse de Summerside à Charlottetown	2	00		
	Total			96	78

ETAT des dépenses pour les hôpitaux de marine, les marins malades, ou infirmes, etc.—*Suite.*

RÉSUMÉ.

		\$ cts.	\$ cts.
Ontario	Hôpital Ste. Catherine.....	500 00	
do	do de Kingston	500 00	
			1,000 00
Québec	Hôpital Général de Montréal.....	2,232 00	
do	Marins malades et infirmes	483 37	
do	Marins naufragés et en détresse ..	770 02	
			3 485 39
Chamb. de com., London	do do do		2,579 94
Nouveau-Brunswick.....	Hôpitaux de la marine.....	8,981 89	
do	Marins naufragés et en détresse..	214 11	
			9,196 00
Nouvelle-Ecosse ..	Marins malades et infirmes	12,038 52	
do	Marins naufragés et en détresse.	3,961 45	
			15,999 97
Colombie-Britannique...	Marins malades et infirmes.....		3,408 33
Ile du Prince-Edouard...	Hôpital de la Marine, Charlottetown.....	1,189 87	
do	Marins malades et infirmes.....	199 44	
do	Marins naufragés et en détresse	96 78	
			1,486 09
Hôpital de Marine Québec	Dépenses, selon l'appendix No. 29.....		23,795 85
	Total des dépenses des hôpitaux de marine, marins malades et en détresse, etc.....		\$60,951 57

WM. SMITH,

Deputé Ministre de la Marine, etc.

JOHN TILTON,

Comptable.

ANNEXE No. 31.

ETAT des dépenses à compte du phare du Cap Race, Terre-neuve.

		\$	cts.
Chambre de Commerce de Londres.	Droits pour les années fiscales expirées le 30 juin 1874 et 1875...	922	98

WM. SMITH,

*Député Ministre de la Marine, etc*JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 32.

ETAT des dépenses à compte du service de paquebots à l'Ile du Prince
Edouard, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

		\$	cts.	\$	cts.
Neil McMillan	Service entre l'Ile aux Bois, Pictou et Charlotte-				
	town.....	200	00		
James White.....	Partie de la subvention.....	200	00		
Archibald Kennedy.....	Balance de subvention pour le service entre Char-				
	lottetown, Shédiac et Cascumpec.....	100	00		
D. C. Ramsay.....	Services entre la Pointe Ouest et Shédiac.....	250	00		
					750 00

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine, etc.

JOHN TILTON,
Comptable

ANNEXE No. 33.

ETAT des dépenses à compte de la correspondance en hiver entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

		\$	cts.	\$	cts.
E. W. Sewell.....	A compte du contrat pour la construction du va-				
	peur "Northern Light".....	16,000	00		
do	Frais de route de Québec.....		15 00		
Wm. Barbour.....	do do Inspection		27 00		
J. Burgess.....	do do do		20 26		
J. J. Nesbitt.....	Païement et dépenses comme inspecteur		179 00		
				16,241	26

WM. SMITH, '

Député Ministre de la Marine, etc.

JOHN TILTON,
Com table.

ANNEXE No. 34.

ETAT des dépenses à compte de communication par bateaux à vapeur
entre Québec et les Provinces Maritimes, pour l'année fiscale expirée
le 30 juin 1876.

		\$	cts.
Cie. de bateaux à vapeur des ports du golfe.....	Subvention du gouvernement pour 1875-76.....	10,000	00

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine, etc.

JOHN TILTON,

Comptable.

ANNEXE No. 35.

ÉTAT du montant des perceptions et des dépenses à compte des améliorations de havre, perçus aux ports sous-mentionnés, où des droits de tonnage ont été imposés par proclamation, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

QUÉBEC.

	No. de tonneaux.	\$ cts.	\$ cts.
House Harbour.....	934	93 40	548 00
Amherst	4,348	434 80	
Gaspé	204	20 40	

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Richibouctou.....	20,602	2,060 20	3,032 20
Bathurst	9,720	972 00	
			3,580 80

Dépense à compte des améliorations de havre, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

Richiboucton, N.-B..... \$10,853 42

WM. SMITH,

Député-ministre de la Marine, etc

OTTAWA, 28 juillet 1876.

ANNEXE No. 36.

LISTE des agents des pêcheries des provinces d'Ontario, Québec, Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick, Ile du Prince-Edouard, Colombie-Britannique et Manitoba, nommés en vertu de l'Acte des Pêcheries [1868], avec indication de leurs districts, adresse à la poste, salaire, etc., etc., et avec distinction des agents qui, étant garde-pêche, sont chargés d'agir *ex officio* comme magistrats, d'avec ceux qui agissent comme gardiens de pêche et n'exercent pas les pouvoirs de magistrat.

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
				\$ cts.
Samuel Wilmot.....		Newcastle.....	O f f i c i e r chargé du soin de l'é- tablissemt de pisci- culture à N. - Castle Sandwich.	2,000 00
Henry Hunt	Ile Larue	Rockport.....	Gardien ..	
John Wallace.....	Ile Lindoe.....	Landsdowne.....	do ..	20 00
John Mooney.....	Brockville à Cornwall.....	Prescott.....	G.-pêche..	40 00
Peter Kiel.....	Iles Wolfe et Amherst, et les eaux des alentours en descen. jusq. Brockville.			100 00
David Conger.....	Du portage à la pointe Pierre.....	Ile de Wolfe.....	do ..	200 00
Peter Huff, fils.....	De la pointe Ouest à la pointe Pierre.	Wellington	do ..	100 00
Wm. A. Palen	De la pte. Pierre à la pointe Petticoat	Picton.....	do ..	50 00
		Pointe Pierre, Cherry Valley.....	do ..	50 00
John G. Hicks.....	De la pte. Petticoat à la rivière Noire.	Baie Sud.....	do ..	100 00
Wm. Plews.....	De la riv. Noire au quai de Bongard...	Prinyer.....	do ..	100 00
Charles Gilchrist ..	Le lac Rice et la partie du lac Ontario faisant face au comté de Northum- berland	Port Hope.....	do ..	400 00
Jos. L. Thompson.....	Du passage de Cole à Prescott.....	Brockville	Gardien...	50 00
Hugh Thompson.....	Des limites ouest du comté de Leeds- Sud, au passage de Cole et aux îles en face, dans le fleuve St. Laurent, y compris l'île de Howe			
David Hamilton.....	Lac Charleston, lac et rivière Gana- noque	Gananoque.....	G.-pêche..	50 00
A. J. Harrington.....	Lac Scugog (côté ouest).....	Charleston Lake, P.O..	Gardien ..	50 00
John McAllister.....	do (côté est).....	Port Perry.	G.-pêche..	50 00
Hugh Ralston.....	Bord du lac et les eaux des îles Len- nox et Addington.....	Cæsarea	Gardien ..	50 00
Charles Wilkins ..	Eaux de la baie de Quinté sur les bords du comté d'Hastings, et depuis le Portage vers l'est jusqu'à Mill Point, dans le comté de Prince-Edouard...	Napanee	G.-pêche..	200 00
John W. Kerr.....	Du havre de Whitby au Port Maitland			
James G. Wilcox.....	Rivière Crédit.....	Belleville.....	do ..	200 00
Charles L. Bingham	La partie des comtés de Norfolk et d'Haldimand sur les bords du lac Érié.....	Hamilton.....	do ..	500 00
		Port Crédit.....	do ..	50 00
Alex. McBride	La partie du lac Érié vis-à-vis le comté d'Elgin.....	Pleasant Hill.....	do ..	150 00
John McMichael....	Le bord du lac Érié, comté de Kent...	Port Burwell	do ..	50 00
Peter McCann	De London à Thamesville, sur la rivière Thames.....	Rond Eau	do ..	50 00
		London.....	do ..	100 00
	A reporter.....			4,710 00

LISTE des agents des pêcheries des diverses provinces, etc.—*Suite.*PROVINCE D'ONTARIO.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
	<i>Report.</i>			\$ cts. 4,710 00
E. Boismier.....	De la petite rivière Baptiste sur le lac Ste. Claire, à la Pointe Pélée.....	Sandwich.....	G.-pêche..	200 00
James Cummins.....	Ile de la Pointe Pélée.....	Kingsville.....	Gardien ...	50 00
D. McMaster.....	De la pointe Baby, sur la riv. Ste. Claire, à la P. au Chaudron sur le lac Huron	Sarnia.....	G.-pêche..	200 00
A. C. McKinnon ...	De la pointe au Chaudron à la pointe Clarke, sur le lac Huron.....	Goderich.....	do ...	100 00
James Muir.....	De la pointe Clarke au cap Hurd, y compris les îles environnantes.....	Port Elgin.....	do ...	100 00
Geo. S. Miller.....	D'Owen Sound au cap Hurd.....	Owen Sound.....	do ...	100 00
James Patton.....	De Collingwood à la pointe Riche.....	Collingwood.....	do ...	250 00
Samuel Fraser.....	De la pte. Cockburn à la pte. à l'Orl.	Midland.....	do ...	100 00
Farquhar McRae...	Riv. Sydenham et lac Ste. Claire, de la petite riv. Baptiste à la pointe Baby..	Wallaceburg.....	do ...	150 00
Geo. B. Abrey.....	Iles Manitoulines et les îles environnantes dans le lac Huron.....	Petit Courant	do ...	100 00
Wm. McGown.....	De la pointe à l'Orignal à Byng Inlet, Baie Georgienne.....	Parry Sound.....	Gardien ...	50 00
Alex. Proulx.....	De Byng Inlet à la rivière Thessalon...	Killarney.....	do ...	50 00
Jos. Wilson.....	De la rivière Thessalon à la tête du lac Supérieur.....	Sault Ste. Marie.....	G.-pêche..	100 00
James Dickson.....	Du lac Supérieur depuis les îles de l'Ardoise jusqu'à l'embouchure de la Rivière aux Tourtes.....	Débarc. du Pr. Arthur.	do ...	100 00
Alex. McKenzie....	Lac Simcoe et ses tributaires.....	Barrie	do ...	50 00
George Cochrane..	Les eaux intérieures du comté de Peterboro', y compris les lacs aux Tourtes, Orignal, Truite-saumonnée, Pierreux, Esturgeon et Chemong.....	Lakefield	do ...	200 00
Daniel Bowen.....	Division sup. ou est du comté de Peterboro', compren. les eaux des rivières au Goëland et Brulée et leurs tributaires, ainsi que les lacs Drag de l'Aigle, de l'Orignal, de la Roche Rouge, Croche et autres, en ded. de leurs lim.	Haliburton	do ...	100 00
James McFadden...	Rivière et lac Mississippi.....	Carleton Place	do ...	30 00
Jno. Lyon.....	Rivière Madawaska et lac des Chats...	Arnprior.....	do ...	50 00
Andrew Telfer.....	Rivière et lacs Bonnechère, comté de Renfrew	Sand Point	do ...	50 00
James Sutherland..	Les eaux intérieures du comté de Victoria, au nord du lac à l'Esturgeon et au-dessous de la chute Fénélon	Victoria Road Station..	do ...	100 00
John McGregor....	Lacs Rideau.....	Wesport.....	Gardien....	75 00
Henry Lawe.....	Grande Riv. de l'embouc. à Caledonia.	Dunnville	G.-pêche..	100 00
Henry Griffiths....	Grande Rivière et ses tributaires, de Brantford en remontant.....	Brantford.....	do ...	100 00
Wm. E. Foot.....	Lacs Muskoka, Rosseau, Joseph, lac des Baies et la riv. Maganetawane...	Bracebridge	do ...	100 00
	Total.....			7,315 00

LISTE des agents des pêcheries dans les diverses provinces, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE QUÉBEC.

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
Napoléon Lavoie...	Bas du fleuve St. Laurent et Golfe.....	Bassin de Gaspé (en été), L'Islet (en hiver)	Officier commandant le navire du gv. préposé à protection des pêch.	\$ cts. 1,400 00
C. Caron.....	De la pointe Lévis à la rivière Ouelle.	L'Islet	G.-pêche..	200 00
H. Martin.....	De la rivière Ouelle à Rimouski.....	Rimouski.....	do ...	200 00
L. E. Grondin	De Rimouski à Matane.....	do	do ...	200 00
George Gagnon.....	Les eaux intér. du c. de Témiscouata.	St. Epiphane.....	Gardien....	30 00
Alfred Blais	Lac Matapédia et rivière Matapédia à Causapsal	Causapsal	G.-pêche..	100 00
J. J. Letourneau...	Cap Chatte à la rivière de St. Anne des Monts	Ste. Anne des Monts...	do ...	100 00
P. Vibert, fils.....	Rivières York, Dartmouth et St. Jean, Bas. de Gaspé à la pte. au Maquereau	Bassin de Gaspé.....	Officier en charge de l'établissement de pisciculture au Bassin de Gaspé.	500 00
John Phelan.....	De la pte. au Maquer. à la pte. Paspébi.	Port Daniel.....	G.-pêche..	50 00
R. W. H. Dimock...	De la pte. Paspébiac à la pte. Maguasha	New Richmond	do ...	200 00
John Mowat.....	De la pte. Maguasha à la riv. Matapédia, y compris la dite rivière et la Ristigouche, depuis la pte. Mission en remont. y comp. ses tribut. dans les comtés de Bonavent. et de Ristig.	Matapédia.....	do ...	300 00
Daniel Rosa	Lacs Beauport, St. Charles et lacs adjacents.....	Québec	Gardien....	50 00
L. P. Huot.....	Lacs Philippe, Gagné et lacs adjacents, et l'Île d'Orléans.....	St Roch, Québec	do ...	100 00
J. E. Demeule	Riv. du Gouffre à la riv. aux Canards, y compris les lacs aux environs de la Malbaie et de la baie St. Paul.....	Malbaie.....	do ...	50 00
Etienne Tremblay.	Lacs en arrière de la Malbaie et Baie St. Paul.....	Baie St. Paul.....	do ...	30 00
Jos. Simard.....		Ste. Agnès.....	do ...	30 00
Antoine Filion.....		Baie St. Paul.....	do ...	30 00
F. Saillant.....	Eaux dans les comtés de Chicoutimi et Saguenay.....	Tadousac.....	G.-pêche ..	150 00
Job Bilodeau.....	Lac St. Jean et ses tributaires, haut du Saguenay.....	Metabetchouan..	Gardien....	50 00
Joseph Boily.....	Des Escoumains à Bersimis.....	Mille Vaches.....	do ...	50 00
G. L. Duguay.....	Rive nord de Manicouagan à la pointe des Monts, y compris les rivières Becscie, et Mistassini et Godbout....	Godbout.....	do ...	150 00
J. O. Bélanger.	Rive nord du fleuve St. Laurent de la pte. des Monts à la baie des Rochers, y compris les rivières de la Trinité et de la Pentecôte.....	L'Islet.....	do ...	150 00
G. Mathurin	District de Moisie, de la pointe au Jambon à la pointe St. Charles, y compris la rivière Moisie.....	Montmagny	G.-pêche..	150 00
D. B. McGie	Pte. aux Esquim. à la riv. Sheldrake...	Port Daniel.....	do ...	100 00
P. Gendreau.....	District de Watsheeshoo, de la baie Ateepetal ouest à la petite rivière Watsheeshoo est.....	Natashquan.....	do ...	150 00
A reporter.....				4,520 00

LISTE des agents des pêcheries dans les diverses provinces, etc.—*Suite.*PROVINCE DE QUÉBEC.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
	<i>Report</i>			4,520 00
G. Boulet.....	District de Natashquan, de la rivière Nabisippi à la pointe Kegascha.....	Montmagny.....	G.-pêche..	150 00
J. Legouvé.....	Division de St. Augustin, du cap Whittle à Checatia.....	Pacachoo	Gardien...	100 00
W. H. Whitley.....	Division de Bonne Espérance, de Checatia au Blanc Sablon.....	Bonne Espérance	do ...	50 00
J. J. Fox.....	Iles de la Madeleine.....	Amherst	G.-pêche..	50 00
W. C. Willis.....	Eaux du district de St. François.....	Sherbrooke	do ...	150 00
H. W. Austin.....	Districts de Montréal et de Richelieu, y compris la rivière Richelieu et ses tributaires.....	Chambly.....	do ...	200 00
S. F. Copp.....	Lac Memphremagog, dans les comtés de Stanstead et Brome.....	Georgeville	do ...	100 00
J. B. Chevalier.....	Rivière Richelieu de St. Jean au lac Champlain.....	St. Jean, Iberville	do ...	100 00
Pierre Latraverse..	Sorel et les îles adjacentes.....	Sorel.....	Gardien...	100 00
P. E. Luke	Baie Missisquoi, dans le lac Champlain et la rivière au Brochet.....	Phillipsburg	G.-pêche..	50 00
Wm. Clyde.....	Rivière Chateauguay et ses tributaires	Huntingdon	do ...	50 00
Andrew Watt.....	Rivière Chateauguay, depuis l'embouchure jusqu'au village.....	Bassin de Chateauguay	do ...	50 00
Alexander Beaton..	Eaux intérieures en arrière du comté d'Argenteuil.....	Lost River, P.O., Harrington.....	do ...	30 00
L. J. Loranger.....	Eaux intérieures du comté de Terrebonne.....	St. Sauveur.....	do ...	100 00
	Total.....			5,800 00

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

W. H. Wyld.....	Nouvelle-Ecosse	Port Mulgrave	Inspecteur	1,400 00
W. H. Rogers.....	do	Amherst	Officier des pêcheries.	800 00
	<i>Comté d'Annapolis.</i>			
W. T. Carty.....	Comté d'Annapolis.....	Annapolis.....	G.-pêche..	120 00
Miner Clark	Du pont de Laurencetown à la traversée de Clarke.....	Bridgetown.....	Gardien...	25 00
J. Durland.....	Du pont de Laurencetown à la ligne du comté, y compris la riv. Nictaux.	Laurencetown.....	do ...	25 00
Chas. Barteaux.....	Rivière Nictaux.....	Wilmot	do ...	25 00
J. H. Pineo.....	Ruisseau de Lovett	Round Hill.....	do ...	25 00
Thos. Dovers.....	Rivières Annapolis et à l'Anguille.....	Annapolis.....	do ...	25 00
	<i>Comté d'Antigonish.</i>			
A. W. McDonald...	Comté d'Antigonish.....	Antigonish	G.-pêche..	125 00
Angus McDonald...	De l'entrée du havre au pied des marécages, et de là, en remontant la Tracadie, jusqu'au lac, et de là, les marécages jusqu'au ruisseau de Monastère, y compris le ruisseau de l'étab. Franc. et Tarbitts.	Tracadie.....	Gardien...	25 00
	<i>A reporter</i>			2,595 00

LISTE des agents des pêcheries des diverses provinces, etc.—*Suite.*PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
	<i>Report.....</i>			\$ cts. 2,595 00
	<i>Comté d'Antigonish.—Suite.</i>			
J. R. Aymer.....	De l'entrée du havre aux Fourches ; de là, sur riv. Pomquet aux moul. de V. Chisholm, et des Fourches, sur la riv. Noire, à la Chute.	Fourches Pomquet, Antigonish.....	Gardien...	25 00
Albert Randall.....	Du rivage au lac.....	Bayfield, B. I.....	do ...	15 00
Colin Chisholm.....	Du havre d'Antigonish au pont McWilliams ou de St. André.....	Bas de la rivière du Sud, Antigonish.....	do ...	25 00
Lachlan Cameron.....	Du pont de McWilliams au pont de Frazer, y compris le Grand Ruisseau.....	Haut de la riv. du Sud, Antigonish.....	do ...	30 00
John Cumming.....	Du pont de Frazer à la ligne du comté, tête du lac.....	Haut de la rivière du Sud, Antigonish.....	do ...	20 00
John Dexter.....	Du pont des Fourches au pied du marais, au ruiss. du moul. Trotter ; de là, en remont. ce ruiss. jusq. moul. de Trotter, y compris les deux bras de la riv. de l'O. et le ruisseau Bailey	Antigonish.....	do ...	30 00
Donald Chisholm.....	Du ruisseau du moulin de Trotter au barrage de W. Thompson.....	Sources Salées, Antigonish.....	do ...	25 00
Alex. Macadam.....	Du barrage de Thompson au pont des Fourches d'Addington.....	Riv. Ouest, Fourc. d'Addington, Antigonish	do ...	25 00
Hugh Cameron.....	Du pont des Fourches au pont de Pinkeytown, y compris les rivières James et du Castor	Addington, B. I.....	do ...	25 00
Duncan Fraser.....	Du pont de Pinkeytown au moulin de Stewart.....	Ohio.....	do ...	20 00
	<i>Comté du Cap-Breton.</i>			
Francis Quinan.....	De la pointe inférieure à la tête sud de la baie aux Vaches, et du côté nord de la baie de Mira, y compris les rivières au Saumon et Sydney...	Sydney.....	G.-pêche..	120 00
Anthony Spencer.....	Rivière Mira, ruisseau Noir.....	Mira Gut, B. I.....	Gardien...	25 00
Thos. Burke.....	Rivière Mira et ruisseau à la Truite.....	Mira Gut, B. I., Bridge-town.....	do ...	25 00
John McEachen.....	Rivière au Saumon.....	Grand Mira, Arichat...	do ...	25 00
Thos. Moore.....	Ruisseaux Balls et Leeche.....	Sydney Nord.....	do ...	20 00
Donald McDonald.....	Rivière Sydney et les Fourches.....	Lingan.....	do ...	20 00
Alex. McLean.....	Ruisseau du Moulin.....	Ruisseau du Moulin.....	do ...	20 00
York Barrington.....	Du nord de East Bay à la source de la rivière Sydney, y compris partie de l'île Boularderie.....	Mines de Sydney.....	G.-pêche..	120 00
Alex. McDonald.....	Du sud de East Bay à la riv. au Saumon	Baie Est.....	do ...	120 00
Allan McAdam.....	Eskasoni.....	Eskasoni.....	Gardien...	25 00
Angus Morrison.....	Pont de Marion, Mira.....	Pont Marion, Mira.....	do ...	25 00
Denis Murphy.....	Etangs, Mines de Sydney.....	Etangs, Min. de Sydney	do ...	25 00
D. McDonald.....	Trou au Saumon, Fourches de Sydney	Sydney.....	do ...	25 00
M. McLellan.....	Ruisseau de Rory Brack.....	Ruisseau de Rory Brack	do ...	25 00
P. Keefe.....	do Nord-Ouest, Grand Lac et ses tributaires.....	Lingan.....	do ...	25 00
Donald M' Cormack.....	Ruisseau Leitch et rivière George...	Ruisseau Leitch, B. I...	do ...	25 00
John McNeil.....	Rivière Benacadie qui se jette dans le lac Bras d'Or.....	Benacadie, B. I.....	do ...	25 00
	<i>A reporter.....</i>			3 530 00

LISTE des agents des pêcheries des diverses provinces, etc.—*Suite.*PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
				\$ cts.
	<i>Report.....</i>			3,530 00
	<i>Comté de Colchester.</i>			
Wm. Blair	Comté de Colchester, division Est	Onslow	G.-pêche..	100 00
G. N. Christie.....	Rivière au Saumon	Truro	Gardien ..	25 00
Samuel Frame	do Shubénacadie	Rivière Shubénacadie..	do ...	25 00
R. J. Pollock.....	do Stewiacke (inférieure).....	Stewiacke inférieure...	G.-pêche..	75 00
George Fulton.....	do Stewiacke (supérieure).....	Riv. Stewiacke, Brookfield.....	Gardien...	25 00
J. Bonyman.....	Comté de Colchester, division nord, comprenant la baie Tatamagauche et les rivières des Français et Waughes	New Annan.....	G.-pêche..	40 00
J. W. Davison.....	Comté de Colchester, division ouest..	Upper Economy.....	do ...	100 00
J. Urquhart.....	Rivière Waugh	Rivière Tatamagauche	Gardien ..	50 00
W. McElheney.....	do De Bert	Londonderry.....	do ...	25 00
Henry Urquhart....	do Folly	do	do ...	25 00
Thos. Davidson, 2nd	do Portapique.....	Portapique, B. I.....	do ...	25 00
George Moore.....	do Economie	Economy.....	do ...	25 00
Mat. G. Murray....	do au Saumon	Truro	do ...	25 00
William Winton....	do Stewiacke (inférieure).....	Stewiacke inférieure ..	do ...	25 00
George Ambrose....	do do do	do	do ...	25 00
	<i>Comté de Cumberland.</i>			
Isaac J. Hingley....	Comté de Cumberland, division est, comprenant tous les cours d'eau qui se jettent dans le détroit de Northumberland.....	Oxford.....	G.-pêche..	100 00
Oliver Fillmore....	Riv. Philippe, chute Hanam, en amont	Rivière Philippe.....	Gardien ..	25 00
John W. Moore.....	do do en aval..	do	do ...	25 00
Jer. Brownell.....	Rivière Shinimicas.....	Shinimicas, R. aux Oies	do ...	25 00
Asa Fillmore.....	do Philippe	Rivière Philippe.....	do ...	25 00
James King.....	Comté de Cumberland, division ouest, comprenant tous les cours d'eau qui affluent dans la baie de Fundy.....	Amherst	G.-pêche..	100 00
David Corbett.....	Rivières Laplanche et Nappan.....	do	Gardien...	25 00
Moses Harrison....	Rivière Maccan	Maccan, B. I.....	do ...	25 00
John H. Barnes....	Rivière Hébert.....	Rivière Hébert.....	do ...	25 00
Francis L. Jenks....	Parrsboro' Head.....	Parrsboro'	do ...	25 00
W. C. Rindress.....	Rivière Wallace	Wallace.....	do ...	30 00
Elijah Fowler.....	Rivières Diligent, Tête de Bélier et du Renard, y compris les pêcheries, dep. l'île aux Perdrix jusqu. l'île Spencer	Rivière Diligente, Parrsboro'	Gardien..	30 00
	<i>Comté de Digby.</i>			
J. H. Morehouse....	Comté de Digby	Hillsburg.....	G.-pêche..	120 00
Abraham L. Gavil..	Rivière Joggin	Digby.....	Gardien...	25 00
J. M. Devault.....	do au Saumon.....	Rivière au Saumon, B.I.	do ...	25 00
Lochlin McKay.....	Baie Ste. Marie.....	Baie Ste. Marie, B. I....	do ...	25 00
Robert Journey....	Rivière Sissaboo	Weymouth.....	do ...	25 00
J. P. Thibodeau....	Riv. Metaghan et ruisseau de Comeau	Rivière Metaghan	do ...	25 00
Holland E. Payson..	Iles aux Eglantiers et Longue	Ile aux Eglantiers.....	G.-pêche..	50 00
Louis A. Mélançon..	Division ouest, comté de Digby.....	Clare.....	do ...	75 00
	<i>Comté de Guysborough.</i>			
James A. Tory.....	Comté de Guysborough	Guysborough	G.-pêche..	150 00
James Cook	Rivière au Saumon, de l'embouchure à la ligne ouest de Graham.....	Rivière au Saumon, B.I.	Gardien...	25 00
	<i>A reporter.....</i>			5,150 00

LISTE des agents des pêcheries dans les diverses provinces, etc.—*Suite*PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
				\$ cts.
	<i>Report.....</i>			5,150 00
	<i>Comté de Guysborough.—Suite.</i>			
James Cahill.....	De la ligne ouest de Graham au pied du lac de Neil, y compris le bras nord et le lac.....	Riv. au Saumon, B. I.....	Gardien....	20 00
Charles Kenny... ..	Du pied du lac de Neil au lac de la Digue au Castor inclusiv., et tous les lacs se trouvant sur ce parcours.....	Riv. au Saumon, bras ouest, Guysboro.....	do ...	15 00
Donald Gunn.....	De l'embouchure du lac de Scott au lac de Country Harbor, y compris le ruisseau de Gunn, dep. la rivière Principale jusqu'au lac de Hurley...	Cross Roads.....	do ...	30 00
William Pride.....	De l'embouchure de la riv. Ste. Marie à la pte. Sinclair, y compris le cours d'eau dep. le havre du Vin jusqu'au lac.	Sherbrooke, Ste. Marie.	do ...	30 00
Thomas McKeen ...	Des Fourches à la limite du comté, y compris le moulin et le ruisseau McQueen au lac.....	Melrose.....	do ...	30 00
Edward Jordan ...	Des Fourches au ruisseau du Sauvage.	Glenelg	do ...	30 00
Robert McKay.....	Depuis la limite de la marée jusqu'à l'intervalle sur le bras nord, et jusqu'au moulin de Cameron, bras de la Vallée	Guysborough, Intervale, B.I.....	do ...	15 00
James R. Bruce.....	De l'embouchure de la riv. du havre aux Moulles, aux chûtes supérieures.	Guysborough.....	do ...	10 00
James Nickerson...	De la grève aux chûtes, y compris le ruisseau Nord-Ouest.....	New Harbor, B.I.....	do ...	15 00
Allan McQuarry ...	Rivière Ste. Marie.....	Riv. Ste. Marie, Sherbrook	do ...	40 00
John McDaniel.....	District de Ste. Marie.....	Sherbrook	G.-pêche..	100 00
Adam Kirk.....	Riv. Ste. Marie, dep. la propriété d'Alex Ross (au-des. du point de marée) jusqu'au Halter, sur la riv. de l'ouest.	Glenelg	Gardien....	30 00
Alex. Ross.	Rivière Ste. Marie.. ..	Stillwater	do ...	25 00
	<i>Comté d'Halifax.</i>			
Wm. Anderson.....	Comté d'Halifax, division est, de Dartmouth à Ecum Secum.....	Havre de Musquodoboit	G.-pêche..	150 00
James Blakely	Du havre aux Navires à Chezzetcook, inclusivement.....	Havre aux Navires.....	Gardien....	30 00
William Hall	Sheet Harbor	Sheet Harbor	do ...	40 00
John Fitzgerald ...	Du havre d'Halifax à la baie Marguerite, anse des Portugais.....	Anse des Portugais...	G.-pêche..	150 00
Archibald Kidston	De l'anse à Peggy à la baie Torrance, riv. des Neuf Milles et Prospect.....	Spryfield	Gardien....	40 00
Nathaniel Mason...	De l'anse de Hubbert à l'anse à Peggy, baie Marguerite, rivières Ingraham et des Sauvages.....	Baie Marguerite, anse à Peggy, B.I.	do ...	40 00
Lewis P. Fairbanks	Canal Shubénacadie	Dartmouth	G.-pêche..	Aucun.
Donald McCleam ..	Rivière Chezzetcook	Rivière Chezzetcook ..	do ...	30 00
Donald McDonald..	Laurencetown	Laurencetown	do ...	30 00
	Ecum Secum	Ecum Secum	do ...	40 00
H. P. Mosher	Rivière Mosher	Rivière Mosher	do ...	40 00
Henry Balcum	Rivière au Saumon	Rivière au Salmon.....	do ...	30 00
	<i>A reporter</i>			6 160 00

LISTE des agents des pêcheries dans les diverses provinces, etc.—*Suite.*PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
	<i>Report</i>.....	.....	.....	\$ cts. 6,160 00
	<i>Comté d'Halifax.—Suite.</i>			
John McCurdy	Musquodoboit Centrale.....	.....	Gardien...	30 00
Patrick Hughes ..	Rivière Tangier.....	Rivière Tangier.....	do	30 00
Neil McLean.....	Rivière Pennant.....	Anse de Hubbard.....	do	40 00
Jas. Gardner	Havre de Musquodoboit	Havre de Musquodoboit	do	30 00
John Taylor	Petite rivière Musquodoboit.....	Petite rivière Musquodoboit.....	do	30 00
Geo. Parker	Partie supérieure de Musquodoboit...	Partie supérieure de Musquodoboit.....	do	30 00
John Frazer	Rivière Moser et Ecum Secum.....	Rivière Moser.....	do	30 00
Geo. Kiezer	Lac Porter et cours d'eau.....	Lac Porter.....	do	30 00
	<i>Comté de Hants.</i>			
P. S. Burnham.....	C. de Hants, divis. O., s'étend depuis la limite occid. du comté jusqu'à Walton	Windsor	G.-pêche ..	100 00
John W. Dinsmore ..	Riv. Shubénacadie depuis la riv. Ste-wiacke jusqu'à la limite du c. d'Halifax	Shubénacadie	Gardien....	30 00
James Mosher	Rivières Méandre et Herbert, de l'embouchure à la source.....	Brooklyn	do	30 00
T. B. O'Brien	Division est de Walton à la ligne de Colchester.....	Maitland	G.-pêche ..	100 00
Joseph Mosher.....	Rivière Kennetcook, de l'embouchure à la limite de la marée.....	Newport	Gardien....	50 00
James M. O'Brien..	Rivières Walton et Kennetcook.....	Maitland	do	30 00
	<i>Comté d'Inverness.</i>			
Hugh Gillis	Comté d'Inverness, division est.....	Fourches, Margaree.....	G.-pêche..	100 00
Murdoch A. Ross ..	do	N. E. Margaree	do	100 00
Peter Coady	De l'embouchure de la rivière Margaree à la chapelle S.O.....	S. O. Margaree, B.I.....	do	25 00
Neil McKay	Partie supérieure et tributaires de la rivière Margaree.....	S. O. Riv. Margaree.....	Gardien....	25 00
John Cameron	Comté d'Inverness, division ouest.....	Rivière des Habitants.....	G.-pêche ..	100 00
John Meagher	Rivière Mabou.....	Mabou	Gardien....	25 00
Michael McDonald ..	Rivière Dennis.....	Rivière Dennis, B.I.....	do	25 00
Donald McDonald ..	Rivière des Habitants	Riv. des Habitants, B.I.....	do	25 00
Angus Cameron	do	do	do	25 00
A. McLellan	do	Grande Anse	do	25 00
Hugh Cameron	do	Mabou S. O.	do	25 00
James McGarry	Lac Ainslie.....	Margaree	do	25 00
Kenneth McKenzie ..	Pont Crowdis jusqu'à la tête de la riv.	Big Intervale, Margaree	do	25 0
Malcolm McLeod ..	do	N. E.	do	25 00
Mark Crowdis	do	do	do	25 00
George Ingraham..	Du pont Crowdis jusqu'aux Fourches, au nord-est de la rivière Margaree ..	do	do	25 00
John Carroll	Du pont Crowdis aux Fourches, au nord-est de la rivière Margaree ..	do	do	25 00
John Carroll	Du havre de Margaree jusqu'à la chapelle S.O.....	do	do	25 00
Donald McDonald..	Baie Whycocomagh.....	Margaree S. O.....	do	25 00
Malcolm McKay	Rivière à la Truite.....	Whycocomagh.....	do	25 00
		Lac Ainslie	do	20 00
	<i>Comté de King.</i>			
Adolphus Bishop...	Comté de King.....	Kentville.....	G.-pêche..	125 00
John H. Starr.....	do	Port William.....	do	250 00
	<i>A reporter</i>.....	.....	.....	7,820 00

LISTE des agents de pêcheries dans les diverses provinces.—*Suite.*PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Sala re.
<i>Report.....</i>				\$ cts. 7,820 00
<i>Comté de Kings.—Suite.</i>				
W. McIntyre.....	Rivière Annapolis.....	Kentville.....	Gardien...	30 00
Irad Benjamin.....	Gaspereaux.....	Gaspereaux.....	do	20 00
John Buchanan.....	do	do	do	20 00
<i>Comté de Lunenburg.</i>				
Geo. Redden.....	Comté de Lunenburg, division est, rivières du Milieu, de l'Or, Martin et Mushamush.....	Chester.....	G.-pêche..	100 00
Geo. Moland.....	Rivière de l'Est.....	do	Gardien..	25 00
Jas. Corkum.....	Rivière du Milieu.....	do	do	25 00
Wm. Mosher.....	Rivière de l'Or, inférieure.....	do	do	25 00
John Hutt.....	Rivière de l'Or, du milieu.....	Beech Hill, Chester.....	do	25 00
Edward Boylan.....	Rivière de l'Or, supérieure.....	New Ross.....	do	25 00
Jas. Langille.....	Rivière Martin.....	Chester.....	do	25 00
Hy. S. Jost.....	Comté de Lunenburg, division ouest..	Lunenburg.....	G.-pêche..	100 00
Chas. Pernette.....	De l'embouchure de la rivière Lahave à l'anse de Wilkie.....	do	Gardien...	25 00
John Artz.....	De l'anse Wilkie jusqu'à chez H. Koch	Bridgewater.....	do	25 00
Jas. Mossman.....	De chez Henry Koch jusqu. chez Knock	Lunenburg.....	do	25 00
Edward Morgan.....	De chez Knock à la source de Lahave	Rivière Lahave, New Germany, B. I.	do	25 00
John Andrews.....	Rivière Mushamush.....	Baie Mahone.....	do	25 00
Geo. A. Nesbit.....	Petite riv., de l'emb. au ruis. de Wallace	Petite Rivière.....	do	25 00
Eli Hebb.....	Petite rivière, du ruisseau de Wallace à la source.....	Hebb's Cross, West	do	25 00
William Craft.....	Rivière de l'Or, est, de la pointe Bongald au bras de la rivière de l'Or, de là aux lacs de Clark, Clinton et Henry.....	Conquerall.....	do	25 00
		Chester Basin.....	do	25 00
<i>Comté de Pictou.</i>				
John McDonald.....	Comté de Pictou, division est, comprenant les rivières Sutherland, des Français et Barney, le ruisseau Bailey et la pêche du rivage, du havre de Pictou, à l'E., à la ligne de comté	Ponds, B. I.....	G.-pêche..	170 00
J. McKay.....	Rivière Barney.....	Rivière Barney, B.I.....	Gard en..	25 00
Donald Rankin.....	Rivière Sutherland.....	New Glasgow.....	do	25 00
William Stewart.....	Rivière des Français.....	Rivière des Français...	do	25 00
Dan McLean.....	Ruisseau Bailey.....	Ruisseau Bailey, B.I.....	do	30 00
David Marshall.....	Comté de Pictou, division ouest, comprenant les riv. du Milieu, Ouest, Cariboo, Toney et John.	New Glasgow.....	G.-pêche..	140 00
John Turner.....	Rivière des Français.....	Rivière des Français...	Gardien...	25 00
Wm. Smith.....	Rivière de l'Est.....	Rivière de l'Est.....	do	25 00
Robert Archibald..	Rivière du Milieu.....	Rivière du Milieu.....	do	25 00
Wm. Evans.....	Rivière de l'Ouest.....	Rivière de l'Ouest.....	do	25 00
A. McKenzie.....	Rivière Toney.....	Rivière Toney.....	do	25 00
David Langille.....	Rivière John.....	Rivière John.....	do	25 00
George McKenzie..	Rivière Cariboo.....	Rivière Cariboo.....	do	25 00
John McDonald.....	Rivière Barney, du pont McDonald à la tête.....	Rivière Barney, B.I.....	do	25 00
<i>A reporter.....</i>				,055 00

LISTE des agents des pêcheries dans les diverses provinces, etc.—*Suite.*PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	G.-pêche ou gardien.	Salaire.
	<i>Report.....</i>			cts. 9,055 00
	<i>Comté de Pictou.—Suite.</i>			
P. Delaney.....	Rivière de l'Est, du pont de fer à la fabrique de Grant, de la marée à la mine de charbon du pont de fer....	Churchville.....	Gardien...	25 00
William Frazer....	Fab. de Grant jusqu'à la divis. est du lac	Bridgeville.....	do ..	25 00
Donald Frazer....	Fourche et division ouest du lac.....	Hopewell.....	do ..	25 00
	<i>Comté de Queen.</i>			
Samuel T.N. Sellon	Comté de Queen.....	Liverpool.....	G.-pêche..	150 00
Stephen Clements..	De la pte. du Fort au Rocher au Sau- mon P. Milton, sur la riv. Liverpool.	do	Gardien...	25 00
Theodosius Ford...	Du pont Milton en remontant jusqu'à la rivière Port Liverpool.....	Milton	do ..	50 00
William Buchanan	Du Rocher au Saumon à l'île Pud- dingpan, en suivant la côte.....	Liverpool.....	do ..	20 00
Henry Hooker.....	De l'Î. Puddingpan à l'Î. Tobie, en rem- la riv. P. Medway jusqu'à la chute du Chien	Port Medway.....	do ..	30 00
John Fitzgerald....	Des moulins à vapeur à la chute Sal- ter, rivière de Port Medway.....	Village des Moulins....	do ..	30 00
Barnabas Miles....	De la chute Salter à Pawn Hook, riv. de Port Medway.....	Greenfield, B. I.....	do ..	20 00
Stephen Smith.....	Pawn Hook à Brookfield.....	Liverpool.....	do ..	20 00
Jonathan Smith....	De la pointe du Fort à la pointe ouest, havre de Liverpool.....	do	do ..	15 00
James Farquhar...	De la pointe ouest, havre de Liver- pool, à la Grande Rivière, Port Mou- ton et Port Joli.....	do	do ..	30 00
Solomon Lonas....	Rivière de Port Medway.....	Village des Moulins....	do ..	30 00
	<i>Comté de Richmond.</i>			
Duncan Cameron..	Division est de la rivière Bourgeoise à la limite orientale du comté, y compris la dite rivière.....	St. Pierre.....	G.-pêche..	125 00
Alex Urquhart....	Grande Rivière.....	Grande Rivière, B. I....	Gardien...	30 00
Edward Ballam....	Division ouest, de la riv. Bourgeoise à la limite occidentale du comté.....	Arichat.....	G.-pêche..	125 00
P. W. Grouchy....	Rivière Decousse.....	Decousse Riv., Arichat	Gardien...	30 00
John Proctor, sen..	Rivière des Habitants.....	Port Hawkesbury.....	do ..	20 00
Abraham Sampson	Petit Degrat Inlet.....	Petit Degrat.....	do ..	30 00
Justinian Sampson	L'Ardoise.....	L'Ardoise.....	do ..	30 00
Charles Grant.....	Rivière des Habitants.....	Rivière des Habitants..	do ..	20 00
Alex. Smith.....	Baie de l'Ouest, rivière Noire	Baie de l'Ouest.....	do ..	30 00
Edward Madden...	En arrière de la rivière Bourgeoise...	Rivière Bourgeoise....	do ..	30 00
Geo. Donahoe.....	Rivière du Moulin.....	Riv. du Moulin, traver- se de Granddigue, B.I.	do ..	30 00
Patrick Kyte.....	Rivière Tier.....	Riv. Tier, St. Pierre...	do ..	25 00
Felix Gerroir.....	Grand Ruisseau.....	Grand Ruisseau Arichat	do ..	25 00
William Kehoe....	Baie Fausse et ruisseau de Breen.....	Riv. Bourgeoise, B. I....	do ..	25 00
	<i>Comté de Shelburne.</i>			
Samuel Muir.....	Comté de Shelburne	Shelburne.....	G.-pêche..	125 00
William McKay....	Rivière Clyde.....	do	Gardien...	20 00
	<i>A reporter.....</i>			10,270 00

LISTE des agents des pêcheries dans les diverses provinces, etc.—*Suite.*PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
	<i>Report</i>			\$ cts. 10,270 00
	<i>Comté de Shelburne.—Suite.</i>			
M. Greenwood.....	Riv. de la Baie Ronde et ruiss. Sauvage	Rivière Clyde, B.I.....	Gardier...	20 00
George Archer.....	Rivière Birchtown.....	Shelburne	do ...	15 00
Richard McGill.....	Rivière Roseway.....	do	do ...	20 00
James Turner.....	Rivière Jordan.....	do	do ...	30 00
L. Freeman.....	Rivière du Sable	Rivière du Sable, B.I...	do ...	30 00
Henry Ackerman...	Green Harbor.....	Ragged Island, île de Locke B. I.....	do ...	20 00
P. Crowell.....	Rivière Barrington...	Barrington	do ...	20 00
	<i>Comté de Victoria.</i>			
J. W. Burke	Comté de Victoria, division nord, de Smoky Head à la Baie St. Laurent.	Ingonish.....	G.-pêche..	120 00
Donald McRae, fils.	do division sud	Baddeck.....	do ...	120 00
John McLellan.....	Rivière du Milieu.....	Rivière du Milieu, B. I.		
		Baddeck.....	Gardien...	25 00
John McDonald.....	Rivière du Milieu, établis. d'en haut..	Baddeck.....	do ...	25 00
Donald McQuarrie.	do	do	do ...	25 00
Donald McMillan...	Rivière Baddeck.....	Rivière du Milieu, B. I.		
		Baddeck.....	do ...	25 00
Donald McAulay...	do	Baddeck.....	do ...	25 00
Hector McKenzie...	Rivière du Nord.....	Rivière du Nord, B.I...	do ...	25 00
Donald McRae.....	Rivière Baddeck et ses tributaires.....	Baddeck.....	do ...	25 00
Francis Arnold.....	Bras nord de la rivière Baddeck.....	do	do ...	25 00
Angus McDonald...	Rivière Washabuck.....	do	do ...	30 00
Kenneth Campbell	Ruisseau au Sauvage.....	Rivière du Milieu.....	do ...	30 00
Rodrick Beaton.....	Rivière de Hume.....	McNaughton's, B.I.....	do ...	30 00
William Foyle.....	Ruisseau de Peter.....	Rivière Baddeck.....	do ...	30 00
John McCharles...	Etablissement d'en Haut.....	Rivière du Milieu.....	do ...	30 00
Donald Bochaman.	Rivière Barachois.....	Rivière Barachois.....	do ...	30 00
Malcom McIver.....	Ruisseau au Sauvage.....	Ruisseau au Sauvage...	do ...	30 00
Jos Guinn	Rivière du Nord.....	Rivière du Nord.....	do ...	30 00
Geo. Burton	Riv. au Saumon, Baie du St. Laurent.	Baie du St. Laurent....	do ...	30 00
Jos. Helen.....	Cap du Nord.....	Cap du Nord.....	do ...	30 00
	<i>Comté de Yarmouth.</i>			
Enos Gardner.....	Comté de Yarmouth.....	Tusket	G.-pêche..	100 00
J. A. Hatfield.....	De la chute de Reynard à Lower Narrows, rivière Tousquet.....	do	Gardien ...	50 00
William Kavanagh	Du pont Gurill à Coldstream.....	do	do ...	25 00
William Prosser...	Bras de la rivière au-dessus de la chute de Reynard.....	do	do ...	25 00
Eustace Nickerson	Rivière au Saumon.....	Yarmouth.....	do ...	25 00
Edward Perry.....	Petite Rivière.....	do	do ...	25 00
Jerome Doucet.....	Rivière Tousquet.....	Tusket.....	do ...	30 00
Vital Muise.....	Fourches Tousquet.....	Fourche Tousquet.....	do ...	25 00
Joseph M. White...	Lac à l'Anguille.....	Lac à l'Anguille.....	do ...	25 00
Wm. Thurston, sén	Rivière Chegoggin.....	Rivière Chegoggin.....	do ...	25 00
	<i>Total</i>			11,520 00

LISTE des agents des pêcheries dans les diverses provinces, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
				\$ cts.
W. H. Venning.....	Nouveau-Brunswick	St. Jean, N.-B	Inspec. des pêcheries.	1,400 00
C. R. Venning.....		do	Commis...	400 00
<i>Comté d'Albert.</i>				
Winthrop Akerly..	Comté d'Albert.....	Harvey	G.-pêche..	100 00
Wallace Taylor..	Rivière Petitcodiac.....	Coverdale.....	Gardien...	40 00
C. McLatchey.....	De l'embouchure de Petitcodiac à la baie Dorchester	Hillsboro'	do ...	40 00
Jacob Beck.....	Rivière Pollet.....	Elgin.....	do ...	30 00
J. E. Kinne.....	Lac Germantown et rivière Shepody..	Hopewell Corner.....	do ...	40 00
B. Oliver.....	Baie du Rocher.....	Waterside	do ...	40 00
<i>Comté de Carleton.</i>				
Hugh Miller	Rivière Miramichi (S.O.), de la source aux Fourches	Glassville	G.-pêche..	30 00
Hugh Harrison.....	Rivière St. Jean et ses tributaires, du ruisseau de Long, à la riv. Tobique.	Woodstock	do ...	100 00
George Burt.....	Rivière St. Jean.....	Woodstock supérieur..	Gardien...	30 00
J. W. Scott	Rivière St. Jean, depuis la rivière à l'Anguille jusqu'à Woodstock	Canterbury.....	do ...	30 00
William Thompson	Les eaux supér. de la riv. Miramichi S. O., dans la paroisse d'Aberdeen..	Glassville Est, B. I. de Smith	do ...	30 00
<i>Comté de Charlotte.</i>				
B. L. Cunningham	Baie intérieure de Passamaquoddy....	Chamcook, B. I.	G.-pêche..	40 00
James Brown.....	Campo-Bello et l'les West, ainsi que les côtes et les crs. d'eau du c. de Charl.	Campo Bello.....	do ...	100 00
Patrick Curran.....	Rivière Ste. Croix et ses tributaires..	Milltown, St. Stephen..	do ...	120 00
W. B. McLaughlin	Ile du Grand Manan et ses frayères....	Grand Manan.....	do ...	†240 00
Samuel Dick.....	De St. George au havre au Castor.....	La Tête, B. I.	Gardien...	30 00
Robert Dixon.....	De l'anse Seeley à LePréau.....	LePréau	do ...	30 00
Leonard Best.....	District est, de La Tête à Le-Préau	Havre au Castor, B. I.	G.-pêche..	100 00
J. M. Lord.....	Ile au Cerf.....	Ile au Cerf.....	do ...	50 00
James Russell.....	De St. André à l'embouchure de la rivière Ste. Croix.....	St. André	Gardien...	30 00
Andrew Gilmour..	Tête du Nord, Grand Manan.....	Grand Manan.....	do ...	30 00
Edward Carroll...	Ile Whitehead.....	do	do ...	30 00
John Thomson.....	Côté Ouest, Ile au Cerf.....	Ile au Cerf.....	do ...	30 00
John Catharan.....	Les Loups, baie de Mace et havre à l'Etang	Les Loups.....	G.-pêche..	50 00
<i>Comté de Gloucester.</i>				
James Hickson	Rivière Nipissiguit et ses trib., avec la côte marit. et les crs. d'eau dep. la riv. Belledune jusqu'à la P. Meulière	Bathurst.....	do ...	250 00
William Bateman ..	Rivière Nipissiguit.....	do	Gardien...	50 00
Juste Hache.....	Bancs d'huîtres du comté de Caraquette et Shippégan	Caraquette.....	G.-pêche..	100 00
<i>A reporter.....</i>				3,590 00

† Y compris le loyer d'une chaloupe

LITTE des agents des pêcheries dans les diverses provinces, etc.—*Suite.*PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
				S cts.
	<i>Report.....</i>			3,590 00
	<i>Comté de Gloucester—Suite.</i>			
Justinian Savoy....	Tracadie.....	Tracadie, B.I.....	Gardien ..	30 00
John L. Veno.....	Pokemouche.....	Pokemouche	do ..	30 00
Frederick Comeau..	Petit Rocher, de Belledune au ruisseau du Moulin.....	Elm Tree, Madisco	do ..	40 00
Miles Dempsey.....	La grève au Saumon de la riv. à l'Acchigan à la pte. à la Pierre Meulière	Grève au Saumon.....	do ..	30 00
Tim. Coughlan.....	De la Pte. à la P. Ml. à la Gr'de Anse	Grande Anse.....	do ..	30 00
Henry A. Sormany..	Shippegan.....	Shippegan.....	do ..	30 00
W. Rogers.....	Rivière Tête-à-gauche.....	Tête-à-gauche, Bathurst	do ..	25 00
John Calnan, fils...	Cette partie de la riv. Tête-à-gauche d'un mille au-dessus de la Digue du moulin à la source de la dite rivière	Kinsale	do ..	25 00
Alexis Landry, fils.	Rivière Pokemouche.....	Pokemouche.....	G.-pêche.	50 00
	<i>Comté de Kent.</i>			
Charles Cormier...	Rivière Cocagne.....	Cocagne	do ..	100 00
J. McD. Sutherland	Rivière Richibouctou.....	Richibouctou	do ..	75 00
F. B. Légaré.....	Petite Rivière Bouctouche.....	Petite riv. Bouctouche	Gardien ..	30 00
M. A. Girourd.....	Grande do do	Bouctouche.....	do ..	30 00
James Harnet.....	De l'embouchure de la rivière Nicholas sur la Richibouctou, en amont, y compris la rivière Nicholas.....	Weldford.....	do ..	30 00
Lazare Guimon.....	De Kouchibouguacis à la rivière Chockfish	Kouchibouguacis.....	do ..	75 00
Nicholas Muzzeroll	De la rivière Kouchibouguacis à la Pointe au Sapin.....	do ..	do ..	50 00
	<i>Comté de Kings.</i>			
Samuel Goslin.....	De l'embouchure de la petite rivière de Smith en remontant.....	Smith's Creek, B.I.....	do ..	100 00
Samuel F. Ryan.....	Ruisseau du Moulin.....	Studholm, Apohaqui...	Gardien ..	30 00
N. H. DeVeber	Rivière St. Jean et la baie de Belle Ile et ses tributaires.....	Westfield.....	G.-pêche.	50 00
Samuel Gamblin...	Lac Washademoak et ses tributaires, dans les comtés de King et Queen...	Etablissement Anglais, B. I. de Pearson.....	Gardien ..	30 00
	<i>Comté de Northumberland.</i>			
Prudent Robichaux	Rivière de l'Eglise Brûlée et ses tribut., rivière Tabusintac, en haut.....	Upper Neguac	G.-pêche.	100 00
John Stymast.....	Rivière Tabusintac, en bas.....	Stymast Road, Neguac	Gardien ..	50 00
William Blake	Rivière Tabusintac, ses tribut. et baie	Tabusintac.....	G.-pêche.	50 00
Amos Perley.....	Rivière et baie Miramichi à l'est de l'île de Beaubair, dans les paroisses de Glenelg et Chatham.....	Chatham.....	do ..	100 00
William Cushman..	Rivière Miramichi et ses tributaires, de l'île de Beaubair et Blackville...	Upper Nelson.....	do ..	160 00
N. B. T. Underhill.	De la ligne inférieure de Blackville à Blissfield	Blackville	do ..	160 00
John Hogan.....	Riv. Miramichi (N. O.) et ses tribut., de la traverse de Chatham en amont	Newcastle.....	do ..	400 00
	<i>A reporter.....</i>			5,500 00

LISTE des agents des pêcheries dans les diverses provinces, etc.—*Suite.*PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
	<i>Report</i>			\$ cts. 5,500 00
	<i>Comté de Northumberland.—Suite.</i>			
Aaron Hovey.....	Rivière Miramichi (S. O.) et ses tributaires, de l'île de Nelson à la tête de l'île Hovey.....	Boiestown.....	Gardien....	30 00
George Bryanton..	De la riv. à l'Orme jusque chez Squire Underhill, sur le b. S.O. de la riv. Mi.	Derby, B. I.	do ...	30 00
Kenneth Cameron.	Rivière Miramichie (S.O.) depuis la ligne de Blissfield jusqu'aux sources, et ses tributaires.....	Boiestown.....	G.-pêche..	100 00
Patrick Bergin.....	De Underhill jusque chez Stephen Mitchell, au S. O.....	Dumphey, B. I. Paroisse de Blackville, S. O. Miramichi	Gardien....	30 00
Thomas Smith	De l'extrém. inf. de l'île Fingly sur le bras N. O. de la Miramichi, en remontant, et le grand Sevogle.....	Esk Nord, Red Bank, B. I.	do ...	30 00
D. Somers.....	Depuis le côté inf. de l'île de Ox Bow, sur le petit bras S. O. en remontant.	do do ...	G.-pêche..	30 00
Patrick Gillis.....	Petite riv. Sud-Ouest et ses tributaires.	do do ...	Gardien....	30 00
Denis Hogan.....	Rivière Renous et ses tributaires.	Pont Renous, B. I.....	do ...	30 00
Michael Donovan..	Rivière Renous.....	Pont Renous.....	Garde spécial	18 00
Thomas McKenzie.	De la Pointe Dunbar, sur le bras N. O. de la Miramichi, à l'extrémité inf. de l'île Fingley, sur le bras S.O., et du côté inférieur d'Ox Bow.....	Banc rouge, Esk Nord. do do ...	do ...	30 00
Henry Oldfield.....	Du Grd. Sevogle aux Fourches Carrées	Napan, B. I.....	do ...	30 00
Robert Brimmer.....	Riv. Napan et Noire, et leurs tribut.			
John Williston	Baie et riv. de la baie du Vin, avec la paroisse de Hardwick, l'île Fox et autres, et places sur le côté sud du principal chenal de la rivière Miramichi	Baie du Vin, B. I.....	G.-pêche..	100 00
James Russell.....	Rivière Miramichi et ses tributaires...	Lower Newcastle.....	do ...	150 00
Thomas Taylor.....	Sud-ouest de Miramichi, avec la paroisse de Blissfield	Blissfield.. ..	Gardien ...	50 00
William Wyse.....	Pêcheries du hareng, baie Miramichi, et la pêche de l'achigan dans la baie Napan et la rivière Noire	Chatham.....	G.-pêche..	200 00
Samuel Freeze.....	De Doaktown à l'île Hovey, dans la paroisse de Blissfield, sur le sud-ouest de la rivière Miramichi.....	Doaktown, Miramichi..	G.-pêche..	100 00
John Holmes.....	Du côté inf. de Ox Bow, sur la petite Miramichi sud-ouest, en remontant.	Ox Bow, Miramichi.....	do ...	50 00
Nat. Morehouse.....	Etablissement d'Arbo, paroisse de Blackville, sud-ouest de Miramichi	Etablissement d'Arbo.	Gardien....	30 00
J. T. Cochrane	Etablissement de Cochrane, paroisse de Blackville, sud-ouest de Mirami	do Cochrane	do ...	30 00
Joseph Chaplain...	Etablissement Whitney, nord-ouest de Miramichi.....	do Whitney Red Bank.....	do ...	30 00
	<i>Comté de Queen.</i>			
Isaiah Langan.....	Rivière au Saumon.....	Chipman, B. I., Gas-pereaux	Gardien ...	30 00
John Secord.....	Rivière Canaan.....	Long's Creek, Johnston	do ...	30 00
J. T. Hetherington	De l'île Côte au pied du lac Washademoak	Jenkins, B. I. Johnston	do ...	30 00
	<i>A reporter</i>			6,748 00

LISTE des agents des pêcheries des diverses provinces, etc.—*Suite.*PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
	<i>Report.....</i>			\$ cts. 6,748 00
	<i>Comté de Queen.—Suite.</i>			
Robt. Phillips.....	Tête du lac Washademoak		Gardien ..	25 00
W. H. Clark.....	Défilés, lac Washademoak	Cambridge	do ..	25 00
John J. Camp.....	Rivière Jemseg et Grand Lac	do	do ..	30 00
Robt. McMann.....	do Newcastle et Grand Lac	Canning	do ..	25 00
	<i>Comté de Restigouche.</i>			
E. Ferguson.....	De la petite riv. Dune au Rocher Morris	Dalhousie	G.-pêche ..	100 00
William McMillan..	De la petite rivière Belle Dune à la rivière à l'Anguille, Moulins Neufs ..	Moul. Neufs, Black Point ..	do ..	100 00
A. McPherson, fils..	Rivière Charlo.....	Charlo, B. I.....	Gardien ..	25 00
J. McMillan.....	do Jacquet.....	Rivière Louison, B. I.....	do ..	25 00
Dugald Carmichael	do do de son emb. à Kettle Hole ..	do	do ..	25 00
	<i>Comté de Sunbury.</i>			
Reuben Hoben ..	Rivière St. Jean, d'Indiantown à la ligne du comté de York.....	Burton, B. I.....	G.-pêche ..	100 00
	<i>Comté de St. Jean.</i>			
Jos. O'Brien.....	Comté de St. Jean.....	Carleton, St. Jean... ..	do ..	150 00
Wm. Skillen.....	Partie orientale du comté de St. Jean, de Quaco Head à la rivière aux Oies ..	St. Martin	do ..	100 00
	<i>Comté de Victoria.</i>			
C. McClusky.....	Comté de Victoria.....	Grande Châte.....	G.-pêche ..	100 00
Chas. Roberts.....	Division inférieure, rivière Tobique ..	Andover.....	Gardien ..	30 00
Jno. McDougall.....	Trois Ruisseaux, bras de la rivière Tobique	Rocky Brook, paroisse de Lorne	do ..	30 00
G. Bedell.....	Rivière au Saumon.....	Andover.....	do ..	30 00
Donald Fraser.....	do Tobique	Arthurette, B. I.....	do ..	30 00
Thos. Edgar.....	Division centrale, rivière Tobique.....	Trois-Rivières.....	do ..	30 00
Edward Maloney...	Division supérieure, rivière Tobique...	Rivière Tobique, paroisse de Lorne	do ..	30 00
	<i>Comté de Westmoreland.</i>			
W. B. Deacon.....	Havre de Shédiac et rivière.....	Shédiac.....	G.-pêche ..	100 00
	Rivière Petitcodiac et Memramcook...		do ..	60 00
D. T. Cormier.....	Baie de Dorchester ..	Village Gautreau.....	do ..	60 00
Hugh Davidson.....	Baie Verte, Port Elgin et les rivières Tidnish.....	Baie Verte.....	do ..	50 00
	<i>Comté d'York.</i>			
J. Campbell	Grande Passe, sur la riv. St. Jean, en remontant, dep. la pointe de Crook jusqu. la limite inférieure du comté d'York, y-compris la riv. Nashwaak ..	Kingsclear, B. I., Frédéricion.....	Gardien ..	60 00
	<i>A reporter.....</i>			8,088 00

LISTE des agents des pêcheries des diverses provinces, etc.—*Suite.*PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
				\$ cts.
	<i>Report.....</i>			8,088 00
	<i>Comté de York—Suite.</i>			
Wm. Brown	Rivière St. Jean, dep. la limite supérieure du comté d'York, jusq. la pte. de Crock, sur la rivière St. Jean....	Southampton	do ...	60 00
A. Moir.....	Depuis le coude de Price jusqu'à la côte Brûlée, B. I. de Miramichi.....	Bloomfield	do ...	30 00
	<i>Total</i>			8,178 00

PROVINCE DE L'ILE DE PRINCE-EDOUARD

	<i>Comté de Queen.</i>			
Isaac Thompson....	Comté de Queen	Charlottetown.....	G.-pêche..	150 00
Ewen Clark	Rivière Dunk.....	do	Gardien...	30 00
Michael Ready	Rivière Winter.....	do	do	30 00
James Clow.....	do	do	do	30 00
Lionel Garnam.....	do	do	do	30 00
Wm. Whitehead	Rivière Sud-Ouest.....	do	do	30 00
Thomas Murphy....	do à la Truite	do	do	30 00
Roderick Morrison.	Rivières Pinette et Flat.....	do	do	30 00
Alex. McRae.....	Rivière Ouest.....	do	do	30 00
David Rattray.....	Rivières Huntley et Wheatley.....	do	do	30 00
John McMillan.....	Rivière Vernon.....	do	do	30 00
	<i>Comté de Prince.</i>			
John Clark.....	Comté de Prince	Alberton, B. I.....	G.-pêche..	150 00
Martin McPhee.....	Etangs aux Clous et de Skinner.....	Etang aux Clous.....	Gardien...	30 00
James T. Reid	Minimigash.....	Minimigash.....	do	30 00
James Ramsay.....	Lot 13, rivière à la Truite.....	Lot 13.....	do	30 00
Hugh McIntosh.....	Lot 14, do	do 14.....	do	30 00
Peter H. Perry.....	Tignish, lots 1 et 2	Tignish.....	do	30 00
Abraham Wall.....	Rivière Dunk, lot 25	Lot 25.....	do	30 00
Patrick McBride.....	do do	do	do	30 00
William Burns.....	do do	do	do	30 00
Nat. McArthur.....	Lot 12, ou les défilés.....	Lot 12	do	30 00
	<i>Comté de King.</i>			
Martin MacInnis...	Comté de King.....	Baie St. Pierre.....	G.-pêche..	150 00
John Crane.....	Rivière Morell	Rivière Morell.....	Gardien...	30 00
James MacInnis.....	do	do	do	30 00
John MacGuire.....	do	do	do	30 00
James MacAulay....	Rivière Midgell.....	Rivière Midgell.....	do	30 00
Patrick MacInnis...	Lac Nord.....	Lac Nord.....	do	30 00
Wm. R. Dingwell....	Baie Fortune	Rivière Baie Fortune...	do	30 00
John Brien.....	Rivière Naufrage.....	Naufrage.....	do	30 00
Thomas Clay.....	Grande Rivière	Grande Rivière.....	do	30 00
Duncan D. Campbell.....	Rivière Montague	Montague.....	do	30 00
Francis Cook.....	Havre de Murray.....	Havre de Murray.....	do	30 00
	<i>Total</i>			\$1,320

LISTE des agents de pêcheries dans les diverses provinces.—*Suite.*

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
Alex. C. Anderson	Colombie-Britannique.....	Rosebank, Victoria.....	Inspecteur pêcheries.	600 00

PROVINCE DE MANITOBA.

Donald Gunn.....	Manitoba.....	Petite-Bretagne.....	G.-pêche..	200 00
------------------	---------------	----------------------	------------	--------

RÉCAPITULATION.

Ontario.....	\$7,315 00
Québec	5,800 00
Nouvelle-Ecosse.....	11,520 00
Nouveau-Brunswick.....	8,178 00
Ile du Prince-Edouard.....	1,320 00
Colombie-Britannique	600 00
Manitoba.....	200 00

Total \$34,933 00

(Copie conforme,)

W. F. WHITCHER,

*Commissaire des Pêcheries.*A. J. SMITH,
Ministre de la Marine, etc

ANNEXE No. 37.

ETAT des dépenses pour les pêcheries, pendant l'année fiscale expirée le
30 juin 1876.

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
	ONTARIO.	\$ cts.	\$ cts.
J. W. Kerr.....	Douze mois de salaire comme garde-pêche, jus- qu'au 30 juin 1876.....	500 00	
E. Boismier.....	do do	200 00	
P. Kiel.....	do do	200 00	
Charles Gilchrist.....	do do	400 00	
D. McMaster.....	do do	200 00	
J. A. Backhouse.....	Six mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 31 décembre 1875.....	75 00	
F. McRae.....	do do	75 00	
J. Mooney.....	Douze mois de salaire comme garde-pêche, jus- qu'au 30 juin 1876.....	100 00	
A. C. McKinnon.....	do do	100 00	
Joseph Wilson.....	do do	100 00	
Henry Griffiths.....	do do	100 00	
J. L. Thompson.....	do do	50 00	
Hugh Thompson.....	do do	50 00	
D. Hamilton.....	do do	50 00	
A. J. Harrington.....	do do	50 00	
J. McAllister.....	do do	50 00	
J. McMichael.....	do do	50 00	
Z. Quick.....	do do	50 00	
Alexander McKenzie..	do do	50 00	
John Wallace.....	do do	40 00	
James McFadden.....	do do	30 00	
Henry Hunt.....	do do	20 00	
W. E. Foot.....	do do	100 00	
Hugh Ralston.....	do do	200 00	
Charles Wilkins.....	do do	200 00	
John G. Hicks.....	do do	100 00	
William Plews.....	do do	100 00	
Peter McCann.....	do do	100 00	
G. S. Miller.....	do do	100 00	
G. B. Alrey.....	do do	100 00	
Henry Lawe.....	do do	100 00	
John McGregor.....	do do	75 00	
Peter Huff.....	do do	50 00	
W. A. Palen.....	do do	50 00	
J. G. Wilcox.....	do do	50 00	
John Lyon.....	do do	50 00	
George Cochrane.....	do do	200 00	
James Sutherland.....	do do	100 00	
D. Conger.....	do do	100 00	
Alexander McBride.....	do do	50 00	
James Muir.....	do do	100 00	
James Patton.....	do do	100 00	
S. Frazer.....	do do	100 00	
James Dickson.....	do do	100 00	
A reporter.....			4,7 65

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite*.

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
	<i>Report.....</i>	\$ cts	\$ cts. 4,765 00
	ONTARIO.— <i>Suite</i> .		
Dan Bowen.....	Onze mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1876.....	91 65	
William McGown.....	Six mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1876.....	25 00	
Andrew Telfer.....	Deux mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1876.....	8 33	
J. S. Webster.....	Gages comme constable spécial des pêcheries.....	470 00	
C. Gilchrist.....	Arrérages de salaire.....	100 00	
D. Conger.....	Six mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875.....	50 00	
Peter Huff.....	do do.....	25 00	
W. A. Palen.....	do do.....	25 00	
J. G. Hicks.....	do do.....	50 00	
W. Plews.....	do do.....	50 00	
C. Wilkins.....	do do.....	100 00	
P. McCann.....	do do.....	50 00	
J. Muir.....	do do.....	50 00	
G. S. Miller.....	do do.....	50 00	
James Patton.....	do do.....	50 00	
S. Frazer.....	do do.....	50 00	
G. B. Alrey.....	do do.....	50 00	
John Lyon.....	do do.....	25 00	
J. McGregor.....	do do.....	37 50	
J. W. Kerr.....	Une année de déboursés comme garde-pêche, jus- qu'au 30 juin 1876.	670 93	
A. C. McKinnon.....	do do.....	112 35	
F. McRae.....	do do.....	270 08	
Charles Gilchrist.....	do do.....	766 70	
Charles Wilkins.....	do do.....	295 00	
J. Wallace.....	do do.....	273 85	
Joseph Wilson.....	do do.....	524 59	
J. A. Backhouse.....	do do.....	220 47	
Henry Griffiths.....	do do.....	27 75	
James McFadden.....	do do.....	25 60	
Hugh Ralston.....	do do.....	327 55	
P. Riel.....	do do.....	138 50	
David Hamilton.....	do do.....	44 45	
Jos. L. Thompson.....	do do.....	38 00	
Peter McCann.....	do do.....	38 25	
E. Boismier.....	do do.....	80 55	
J. G. Hicks.....	do do.....	20 00	
W. E. Foot.....	do do.....	182 67	
J. McGregor.....	do do.....	31 00	
P. Huff.....	do do.....	26 00	
Wm. Plews.....	do do.....	11 50	
A. J. Harrington.....	do do.....	106 75	
J. Mooney.....	do do.....	179 00	
G. Cochrane.....	do do.....	154 80	
John Lyon.....	do do.....	22 00	
G. S. Miller.....	do do.....	96 00	
S. Frazer.....	do do.....	203 78	
A. McKenzie.....	do do.....	15 47	
J. Sutherland.....	do do.....	26 05	
Jas. Muir.....	do do.....	19 60	
Jas. Dickson.....	do do.....	8 50	
Jas. Patton.....	do do.....	118 32	
<i>A reporter</i>			11,208 54

ÉTAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
	<i>Report</i>	\$ cts. 11,208 54	\$ cts.
ONTARIO.— <i>Suite.</i>			
Henry Lawe.....	Une année de déboursés comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1876.....	13 35	
Andrew Telfer.....	do do	12 15	
J. McMichael.....	do do	20 00	
A. Root.....	do do	25 00	
J. Connor.....	Une année de déboursés comme gardien spécial des pêcheries, jusqu'au 30 juin 1876.....	82 75	
J. Hughes.....	Une année de déboursés comme gardien spécial des pêcheries, jusqu'au 30 juin 1876.....	51 55	
J. Webster.....	Une année de déboursés comme gardien spécial des pêcheries, jusqu'au 30 juin 1876.....	50 00	
W. Fahey.....	Une année de déboursés comme gardien spécial des pêcheries, lac Constant et ruisseau, jusqu'au 30 juin 1876.....	101 00	
W. Besserer.....	Une année de déboursés comme gardien spécial des pêcheries, rivière Ottawa, jusqu. 30 juin 1876....	70 50	
J. H. Dunlop	Une année de déboursés comme gardien spécial des pêcheries, rivière Ottawa, jusqu. 30 juin 1876	30 00	
E. A. Evershed.....	Services en rapport avec l'enquête re seiner le poisson blanc dans le comté de l'Île du P.-E.	125 00	
Michael Gleason.....	Paie et déboursés comme gardien spécial des pêcheries, Belleville.....	25 50	
S. Parliament.....	Serv. spéc. pour surveiller les marchés de Belleville	50 00	
B. T. Davidson.....	Dépenses lorsqu'il agissait comme gardien local, lac Openicon.....	28 50	
G. Stalker.....	Remise du montant payé d'avance pour le loyer de la station de pêche, île de l'Ardoise.....	50 00	
Owen Baumwart.....	Services comme gardien local de pêche, Port Royal	35 00	
C. McFayden.....	Serv. professionn. en rapport avec les poursuites Collingwood pour la violat. des lois des pêcher.	136 89	
S. Wilmot.....	Augmentation de salaire comme officier des pêcheries, depuis le 1er juillet 1875 jusqu. 31 mars 1876	600 00	
J. Neevin.....	A compte des dépenses courantes, établissement de pisciculture de Sandwich.....	100 00	
			12,815 73
QUÉBEC.			
Jno. Mowat.....	Une année de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1876.....	300 00	
H. W. Austin.....	do do	200 00	
R. W. H. Dimock.....	do do	200 00	
F. Saillant.....	Six mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 31 décembre 1875.....	75 00	
G. Mathurin.....	Une année de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1876.....	150 00	
P. Gendreau.....	Six mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 31 décembre 1875.....	75 00	
W. C. Willis.....	Une année de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1876.....	150 00	
A. Blais.....	do do	100 00	
J. J. Létourneau.....	do do	100 00	
L. P. Huot.....	do do	100 00	
D. L. Duguay.....	do do	150 00	
D. B. McGie.....	do do	100 00	
J. Legouvé.....	do do	100 00	
	<i>A reporter</i>		1,800 00

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
	<i>Report</i>	\$ cts.	\$ cts. 1,800 00
	QUÉBEC. — <i>Suite.</i>		
D. Rosa	Douze mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1876	50 00	
J. E. Demeule.....	do do	50 00	
Job. Bilodeau.....	do do	50 00	
Jos. Boily	do do	50 00	
G. Boulet.....	do do	125 00	
W. H. Whitely.....	do do	50 00	
J. J. Fox.....	do do	50 00	
P. E. Luke.....	do do	50 00	
Wm. Clyde.....	do do	50 00	
Andrew Watt.....	do do	50 00	
G. Gagnon.....	do do	30 00	
C. Caron.....	do do	200 00	
H. Martin.....	do do	200 00	
L. E. Grondin.....	do do	200 00	
P. Vibert.....	do do	200 00	
J. B. Chevalier.....	do do	100 00	
L. J. Loranger.....	Dix-huit do	150 00	
J. Phelan.....	Douze do	50 00	
Alex. Beaton.....	do do	30 00	
P. Latraverse.....	do do	80 00	
J. O. Belanger.....	do do	125 00	
C. Caron.....	Six mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1876.....	100 00	
H. Martin.....	do do	100 00	
L. E. Grondin.....	do do	100 00	
P. Vibert.....	do do	100 00	
J. B. Chevalier.....	do do	50 00	
F. Saillant.....	Déboursés de l'année comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1876.....	1,623 56	
P. Vibert.....	do do	845 58	
J. Mowat.....	do do	934 00	
D. B. McGie.....	do do	528 67	
J. J. Létourneau.....	do do	89 98	
C. Caron.....	do do	168 95	
G. L. Duguay.....	do do	91 00	
J. B. Chevalier.....	do do	81 25	
W. C. Willis.....	do do	157 30	
P. Gendreau.....	do do	148 25	
G. Mathurin.....	do do	118 45	
G. Boulet.....	do do	167 45	
R. W. H. Dimock.....	do do	200 00	
H. W. Austin.....	do do	766 49	
L. E. Grondin.....	do do	187 00	
L. P. Huot.....	do do	59 03	
D. Rosa.....	do do	149 93	
P. E. Luke.....	do do	55 07	
J. Boily.....	do do	59 95	
J. J. Fox.....	do do	28 00	
Andrew Watt.....	do do	49 50	
J. E. Demeule.....	do do	79 70	
J. O. Bélanger.....	do do	157 25	
J. Legouvé.....	do do	103 00	
Jno. Phelan.....	do do	20 00	
H. Martin.....	do do	299 25	
G. Gagnon.....	do do	18 50	
	<i>A reporter</i>		11,377 11

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		11,377 11
	<i>QUÉBEC. — Suite.</i>		
L. J. Loranger.....	Déboursés de l'année comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1876	50 00	
Alex. Beaton.	do do	59 40	
J. S. Webster.....	Déboursés comme constable spécial des pêcheries, douze mois jusqu'au 30 juin 1876,.....	83 12	
D. J. Walsh.....	do do	45 57	
J. Connor	do do	37 35	
C. Barbeau.....	do do	375 90	
A. Fairbairn.....	do do	214 90	
P. Mullin.....	do do	130 28	
P. C. Gobeil.....	Déboursés comme gardien, rivière Watsheeshoo, jusqu'au 30 juin 1876.....	50 00	
S. G. Dunlop.....	Copies de documents.....	3 00	
P. Trudeau.....	Canot	22 00	
Marris et Campbell.....	Rames.....	10 00	
Ottawa River Navig'n Co	Fret	5 00	
A. Ratté.....	Approvisionnements de chaloupe.....	12 00	
Ottawa River Navig'n Co	Passages et fret.. ..	174 90	
L. E. Gaulin.....	Louage de voiture	6 50	
G. W. Holbrook.....	Waterproof.....	10 00	
W. F. Whitcher.....	Déboursés de l'année comme commissaire des pêcheries, jusqu'au 30 juin 1876.....	556 25	
F. X. Frenette.....	Services professionnels se rattachant au procès pour la violation des pêcheries.....	31 40	
S. P. Bauset.....	Déboursés pour s'enquérir sur les passes-migratoires de la rivière Richelieu.....	30 00	
P. Martin.....	Remboursement d'une amende.....	40 40	
Alfred Malouin.....	Gardien, côté nord de l'île Anticosti.....	60 00	
Thomas Gagné.....	do sud do	60 00	
M. Laurendeau.....	do division de la Madeleine	60 00	
J. Davis.....	Salaire comme gardien, Rivière St. Jean.....	102 00	
G. Mathurin	Avance sur salaire jusqu'au 31 décembre 1876.....	75 00	
J. F. St. Julien.....	Services professionnels.....	10 00	
L. N. Blais.....	Bois de const. et mat. pour passe-mig., riv. Matane	31 70	
R. P. De la Ronde.....	Services professionnels se rattachant aux poursuites pour pêche illégale au lac Borron.....	20 00	
J. A. Camirand.....	Services professionnels pour poursuites au Lac Memphremagog.....	69 55	
Thomas Brossoit.....	Avis professionnels et aide au garde-pêche Watt....	73 55	
Estate F. P. Pominville..	Services professionnels <i>in re</i> passes-migratoires de la rivière Richelieu.....	40 00	
Majoric Côté	Transport d'un prisonnier à la prison de Rimouski	50 00	
L. J. Loranger.....	Déboursés se rattachant aux poursuites pour pêche illégale dans le district de Terrebonne.....	105 77	
Joseph Radford.....	A compte de dépenses courantes.....	200 00	
			14,282 65
	<i>NOUVELLE-ÉCOSSE.</i>		
	<i>Comté d'Annapolis.</i>		
W. T. Carty	Douze mois de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	120 00	
Thomas Devers	do do	25 00	
Miner Clark	do do	25 00	
J. Durland.....	do do	25 00	
	<i>A reporter</i>	195 00	

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report.....</i>	195 00	
	<i>Comté d'Annapolis.—Suite.</i>		
J. H. Pineo	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	25 00	
Charles Barteau.....	do do	25 00	245 00
	<i>Comté d'Antigonish.</i>		
A. W. McDonald.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	125 00	
Lochlin Cameron.....	do do	25 00	
J. R. Aymer.....	do do	25 00	
Albert Randall.....	do do	15 00	
Colin Chisholm.....	do do	25 00	
Angus McDonald.....	do do	30 00	
John Cumming.....	do do	20 00	
John Dexter.....	do do	30 00	
Donald Chisholm.....	do do	25 00	
Hugh Cameron.....	do do	25 00	
Duncan Frazer.....	do do	20 00	
Alexander McAdam.....	Onze mois do	22 94	
James McLean.....	Un mois do jusqu'au 31 décembre 1875.....	2 08	390 02
	<i>Comté du Cap-Breton.</i>		
Francis Quinan.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	120 00	
Anthony Spencer.....	do do	25 00	
Thomas Burke.....	do do	25 00	
John McEachern.....	do do	25 00	
Thomas Moore.....	do do	20 00	
D. McDonald.....	do do	20 00	
Alex. McLean.....	do do	20 00	
York Barrington.....	do do	120 00	
Alexander McDonald.....	do do	120 00	
Allan McAdam.....	do do	25 00	
Angus Morrison.....	do do	25 00	
Denis Murphy.....	do do	25 00	
D. McDonald.....	do do	25 00	
Michael McLellan.....	do do	25 00	
Patrick Keefe.....	do do	25 00	
D. McCormack.....	do do	25 00	670 00
	<i>Comté de Colchester.</i>		
William Blair.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	100 00	
G. N. Christie.....	do do	25 00	
Samuel Frame.....	do do	25 00	
R. J. Pollack.....	do do	75 00	
G. Fulton.....	do do	25 00	
James Bonyman.....	do do	40 00	
J. W. Davidson.....	do do	100 00	
J. Urquhart.....	do do	50 00	
W. McElbeney.....	do do	25 00	
H. Urquhart.....	do do	25 00	
Henry W. Fulton.....	do do	25 00	
George Moore.....	do do	25 00	
M. G. Murray.....	do do	25 00	
William Winton.....	do do	25 00	
George Ambrose.....	do do	25 00	615 00
	<i>A reporter.....</i>		1,920 02

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report.....</i>		1,920 02
	<i>Comté de Cumberland.</i>		
Oliver Fillmore.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	25 00	
Jeremiah Brownell.....	do do	25 00	
Asa. Fillmore.....	do do	25 00	
James King.....	do do	100 00	
David Corbett.....	do do	25 00	
Moses Harrison.....	do do	25 00	
J. H. Barnes.....	do do	25 00	
Frs. L. Jenks.....	do do	25 00	
W. C. Rindress.....	do do	30 00	
Elijah Fowler.....	do do	30 00	
David Stuart.....	Quatre mois de salaire jusqu'au 31 décembre 1875.....	8 32	
Isaac J. Hingley.....	Onze do do 30 juin 1876.....	91 66	
J. W. Moore.....	Dix do do do	20 83	
J. H. Patton.....	Deux do do 31 août 1875.....	16 66	
			472 47
	<i>Comté de Digby.</i>		
J. H. Morehouse.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	120 00	
J. M. Devault.....	do do	25 00	
Lochlin McKay.....	do do	25 00	
Robert Journey.....	do do	25 00	
John P. Thibodeau.....	do do	25 00	
Holland E. Payson.....	do do	50 00	
William Odell.....	Six mois de salaire, jusqu'au 31 décembre 1875.....	12 50	
J. L. Burrill.....	Un do do do	6 25	
A. L. Gavil.....	Six do do 30 juin 1876.....	12 50	
L. A. Melançon.....	Onze do do do	68 75	
			370 00
	<i>Comté de Guysborough.</i>		
James A. Tory.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	150 00	
James Cook.....	do do	25 00	
James Cahill.....	do do	20 00	
Charles Kenny.....	do do	15 00	
Donald Gunn.....	do do	30 00	
William Pride.....	do do	30 00	
Thomas McKeen.....	do do	30 00	
Edward Jordan.....	do do	30 00	
Robert McKay.....	do do	15 00	
J. R. Bruce.....	do do	10 00	
James Nickerson.....	do do	15 00	
Allan McQuarrie.....	do do	40 00	
John McDaniel.....	do do	100 00	
Adam Kirk.....	do do	30 00	
			540 00
	<i>Comté d'Halifax.</i>		
William Anderson.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	150 00	
James Blakely.....	do do	40 00	
Wm. Hall.....	do do	40 00	
John Fitzgerald.....	do do	150 00	
Archd. Kidston.....	do do	40 00	
Nathaniel Mason.....	do do	40 00	
	<i>A reporter.....</i>	460 00	3,302 49

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
	<i>Report.....</i>	\$ cts. 460 00	\$ cts. 3,302 49
	<i>Comté d'Halifax.—Suite.</i>		
Joseph Hamilton.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	40 00	
Donald McLean.....	do do	40 00	
Donald McDonald.....	do do	40 00	
Henry Balcam.....	do do	40 00	
John McCurdy.....	do do	40 00	
Pat. Hughes.....	do do	40 00	
Neil McLean.....	do do	40 00	
Henry P. Mosher.....	do jusqu. 31 décembre 1875.....	20 00	
			760 00
	<i>Comté de Hants.</i>		
P. S. Burnham.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	100 00	
J. W. Dinsmore.....	do do	30 00	
James Mosher.....	do do	30 00	
T. B. O'Brien.....	do do	100 00	
Joseph Mosher.....	do do	50 00	
J. M. O'Brien.....	do do	30 00	
			340 00
	<i>Comté d'Inverness.</i>		
M. A. Ross.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	100 00	
Hugh Gillis.....	do do	100 00	
Peter Coady.....	do do	25 00	
Neil McKay.....	do do	25 00	
John Cameron.....	do do	100 00	
Kenneth McKenzie.....	do do	25 00	
Donald McDonald.....	do do	25 00	
A. McLellan.....	do do	25 00	
Hugh Cameron.....	do do	25 00	
James McGarry.....	do do	25 00	
Malcolm McLeod.....	do do	25 00	
Mark Crowdis.....	do do	25 00	
G. Ingraham.....	do do	25 00	
John Carroll.....	do do	25 00	
Archd. McDougall.....	Six mois de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	12 50	
B. Dwyer.....	Cinq mois de salaire, jusqu'au 31 décembre 1875.....	10 41	
Angus McIntyre.....	do do	10 41	
Angus Cameron.....	Trois do do	6 24	
John Meagher.....	Dix mois de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	20 83	
M. McDonald.....	do do	20 83	
Wm. Grant.....	do salaire, comme gardien de pêche.....	25 00	
			681 22
	<i>Comté de Kings.</i>		
Adolphus Bishop.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	125 00	
J. E. Starr.....	do do	250 00	
Wm. McIntyre.....	do do	30 00	
Irad Benjamin.....	do do	20 00	
John Buchanan.....	do do	20 00	
			445 00
	<i>A reporter</i>		5,528 71

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		5,528 71
	<i>Comté de Lunenburg.</i>		
George Redden.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	100 00	
George Moland.....	do do	25 00	
James Corkum.....	do do	25 00	
Wm. Mosher.....	do do	25 00	
John Hutt.....	do do	25 00	
James Langille.....	do do	25 00	
Henry S. Jost.....	do do	100 00	
Chas. Pernette.....	do do	25 00	
John Artz.....	do do	25 00	
James Mossman.....	do do	25 00	
Edward Morgan.....	do do	25 00	
John Andrews.....	do do	25 00	
G. A. Nesbitt.....	do do	25 00	
Eli Hebb.....	do do	25 00	
Edward Boylan.....	do do	25 00	
Wm. Croft.....	do do	25 00	
			550 00
	<i>Comté de Pictou.</i>		
John McDonald.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	170 00	
J. McKay.....	do do	25 00	
Donald Rankin.....	do do	25 00	
Wm. Stewart.....	do do	25 00	
Daniel McLean.....	do do	30 00	
John Turner.....	do do	25 00	
William Smith.....	do do	25 00	
Robert Archibald.....	do do	25 00	
William Evans.....	do do	25 00	
A. McKenzie.....	do do	25 00	
David Languille.....	do do	25 00	
George McKenzie.....	do do	25 00	
J. McDonald.....	do do	25 00	
P. Delaney.....	do do	25 00	
Wm. Fraser.....	do do	25 00	
Donald Fraser.....	do do	25 00	
Thos. Graham.....	Six mois de salaire, jusqu'au 31 décembre 1875.....	70 00	
D. Marshall.....	Trois mois de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	35 00	
			655 00
	<i>Comté de Queens.</i>		
S. T. N. Sellon.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	150 00	
Stephen Clements.....	do do	25 00	
T. Ford.....	do do	50 00	
Wm. Buchanan.....	do do	20 00	
Henry Hooker.....	do do	30 00	
John Fitzgerald.....	do do	30 00	
Barnabas Miles.....	do do	20 00	
Stephen Smith.....	do do	20 00	
Jonathan Smith.....	do do	15 00	
James Farquhar.....	do do	30 00	
Solomon Lomas.....	do do	30 00	
			420 00
	<i>A reporter</i>		7,153 71

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report.....</i>		7,153 71
	<i>Comté de Richmond.</i>		
Duncan Cameron.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	125 00	
Alex. Urquhart.....	do do	30 00	
Ed. Ballam.....	do do	125 00	
P. W. Grouchy.....	do do	30 00	
Jno. Proctor.....	do do	20 00	
Abraham Sampson.....	do do	30 00	
Justinien Sampson.....	do do	30 00	
Chas. Grant.....	do do	20 00	
Alex. Smith.....	do do	30 00	
Edward Madden.....	do do	30 00	
George Donahue.....	do do	30 00	
Pat. Kyte.....	do do	25 00	
Felix Gerroir.....	do do	25 00	
Wm. Kehoe.....	do do	25 00	
			575 00
	<i>Comté de Shelburne.</i>		
Henry Ryer.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	125 00	
William McKay.....	do do	20 00	
M. Greenwood.....	do do	20 00	
George Archer.....	do do	15 00	
R. McGill.....	do do	20 00	
James Turner.....	do do	30 00	
L. Freeman.....	do do	30 00	
Henry Ackerman.....	do do	20 00	
P. Crowell.....	do do	20 00	
			300 00
	<i>Comté de Victoria.</i>		
Donald McRea, fils.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	120 00	
J. W. Burke.....	do do	120 00	
J. McLellan.....	do do	25 00	
J. McDonald.....	do do	25 00	
Donald McQuarrie.....	do do	25 00	
D. McMillan.....	do do	25 00	
Donald McAuley.....	do do	25 00	
Hector McKenzie.....	do do	25 00	
Donald McRae.....	do do	25 00	
Francis Arnold.....	do do	25 00	
Angus McDonald.....	do do	30 00	
Kenneth Campbell.....	do do	30 00	
R. Beaton.....	do do	30 00	
William Foyle.....	do do	30 00	
J. McCharles.....	do do	30 00	
D. Bochaman.....	do do	30 00	
Malcolm McIver.....	do do	30 00	
Joseph Gwinn.....	Trois mois de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	7 50	
George Burton.....	do do	7 50	
Joseph Hellen.....	do do	7 50	
			672 50
	<i>Comté de Yarmouth.</i>		
Enos Gardner.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	100 00	
J. A. Hatfield.....	do do	50 00	
William Kavanagh.....	do do	25 00	
	<i>A reporter.....</i>	175 00	8,701 21

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
	<i>Report.....</i>	\$ cts. 175 00	\$ cts. 8,701 21
	<i>Comté de Yarmouth.—Suite.</i>		
William Prosser.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	25 00	
Eustace Nickerson.....	do do.....	25 00	
Edward Perry.....	do do.....	25 00	
Jérôme Doucette.....	do do.....	30 00	
Vital Muise.....	do do.....	25 00	
Joseph M. White.....	do do.....	25 00	
William Thurston.....	Trois mois de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	6 25	
			336 25
Isaac J. Hingley.....	Une année de déboursés, jusqu'au 31 déc. 1875...	18 30	
John Fitzgerald.....	do do.....	59 85	
D. McRea, fils.....	do do.....	50 85	
John McDonald.....	do do.....	39 00	
Thomas Graham.....	do do.....	32 90	
York Barrington.....	do do.....	32 50	
A. McDonald.....	do do.....	50 00	
William Blair.....	do do.....	17 80	
James Bonyman.....	do do.....	11 70	
James W. Davidson.....	do do.....	30 00	
James A. Tory.....	do do.....	34 50	
Louis A. Melançon.....	do do.....	19 50	
John McDaniel.....	do do.....	39 40	
A. W. McDonald.....	do do.....	36 40	
John Cameron.....	do do.....	21 73	
E. H. Ballam.....	do do.....	35 00	
T. B. O'Brien.....	do do.....	46 85	
P. S. Burnham.....	do do.....	35 00	
Duncan Cameron.....	do do.....	27 50	
M. A. Ross.....	do do.....	45 00	
J. E. Starr.....	do do.....	50 00	
Hugh Gillis.....	do do.....	20 00	
J. H. Morehouse.....	do do.....	45 00	
W. H. Ryer.....	do do.....	86 44	
George Redden.....	do do.....	50 00	
Enos Gardner.....	do do.....	80 00	
A. Bishop.....	do do.....	40 00	
Francis Quinan.....	do do.....	50 00	
James King.....	do do.....	20 00	
Peter Coady.....	do do.....	20 00	
Henry S. Jost.....	do do.....	49 00	
R. J. Pollack.....	do do.....	5 50	
S. T. N. Sellon.....	do do.....	139 49	
E. J. Tobin.....	do do.....	30 00	
L. P. Fairbanks.....	do do.....	178 00	
W. Anderson.....	do do.....	250 47	
W. T. Carty.....	do do.....	115 85	
J. W. Burke.....	do do.....	61 00	
E. C. Borden.....	do do.....	30 00	
P. S. Hamilton.....	Dix mois de salaire comme inspecteur des pêche- ries, N.-E., jusqu'au 30 avril 1876.....	1,143 30	
Receveur-Général.....	Taxe de fonds de retr. sur le sal. de P. S. Hamilton.	23 33	
W. H. Rogers.....	Onze mois de salaire comme officier des pêcheries, N.-E., jusqu'au 31 mai 1876.....	718 63	
Receveur-Général.....	Taxe de fonds de retr. sur le sal. de W. H. Roger..	16 00	
W. H. Wyld.....	Un mois de salaire comme inspecteur des pêcheries, N.-E., jusqu'au 31 mai 1876.....	114 33	
Receveur-Général.....	Taxe de fonds de retr. sur le salaire de W. H. Wyld.	4 67	
	<i>A reporter.....</i>	4,015 79	

ETAT des dépenses pour les pêcheries.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
	<i>Report</i>	\$ cts. 4,015 79	\$ cts.
	<i>Comté de Yarmouth.—Suite.</i>		
P. S. Hamilton	10 mois de déboursés comme inspecteur des pêcheries, N.-E.....	100 00	
W. H. Rogers.....	Une année de déboursés comme officier des pêcheries, N.-E.....	800 00	
W. H. Wyldes.....	2 mois de déboursés comme inspecteur des pêcheries, N.-E.....	200 00	
E. J. Tobin.....	Dépenses spéciales encourues, nav. de pêch. étran.	25 00	
A. B. Wilmot.....	Frais de route.....	100 00	
W. S. Hall.....	Papeterie.....	8 93	
P. Hogan.....	Louage de voiture.....	26 50	
E. G. O. Stayner.....	Canots d'écorce.....	15 00	
George A. Kent.....	Boîte en cuir et lettré.....	9 40	
Doull et Miller.....	Gardiens de nuit, rivière Philippe.....	77 25	
J. G. Corbin.....	Bois de construction.....	7 35	
Moir et Cie.....	do do.....	9 70	
W. Willis.....	Main-d'œuvre.....	12 00	
T. G. Tolson.....	do.....	37 50	
McIntosh et McInnis.....	do.....	6 96	
Muirhead et Langard.....	Tuyaux.....	6 16	
D. Murray et Cie.....	Rideaux.....	13 39	
Elliott et Busche.....	Plans.....	121 00	
Francis Quinan.....	Enlèvement d'obstacles, ruisseau à la Truite.....	12 87	
Dickson et Jamieson.....	Pompe à air.....	10 00	
W. Roche, fils.....	Charbon.....	3 50	5,618 30
	<i>NOUVEAU-BRUNSWICK.</i>		14,655 76
	<i>Comté d'Albert.</i>		
Winthrop Akerley	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	100 00	
Wallace Tailor.....	do do.....	40 00	
C. McLatchey.....	do do.....	40 00	
Jacob Beck.....	do do.....	30 00	
J. E. Kinne.....	Six do do.....	20 00	
B. Olliver.....	do do.....	20 00	250 00
	<i>Comté de Carleton.</i>		
Hugh Miller	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	30 00	
Hugh Harrison.....	do do.....	100 00	
George Burt.....	do do.....	30 00	
J. W. Scott.....	do do.....	30 00	
Wm. Thompson.....	do do.....	30 00	220 00
	<i>Comté de Charlotte.</i>		
B. L. Cunningham.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	40 00	
James Brown.....	do do.....	100 00	
Pat. Curran.....	do do.....	120 00	
W. B. McLaughlin.....	do do.....	240 00	
Sam. Dick.....	do do.....	30 00	
	<i>A reporter</i>	530 00	470 00

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report.....</i>	530 00	470 00
	<i>Comté de Charlotte.—Suite.</i>		
Robert Dickson.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	30 00	
Leonard Pest.....	do do	100 00	
J. M. Lord.....	do do	50 00	
James Russell	do do	30 00	
Andrew Gilmour.....	Trois mois do	7 50	
Edward Caroll.....	do do	7 50	
J. Thompson.....	Un do	7 50	
J. Catharan	do do	4 16	
			766 66
	<i>Comté de Gloucester.</i>		
James Hickson.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	250 00	
William Batemau.. ..	do do	50 00	
Juste Haché.....	do do	100 00	
Justinien Savoy.....	do do	30 00	
J. L. Veno	do do	30 00	
F. Comeau.....	do do	40 00	
Miles Dempsey.....	do do	30 00	
Tim. Coughlan.....	do do	30 00	
H. A. Sormany.....	do do	37 00	
Wm. Rogers.....	do do	25 00	
John Calnan, fils	do do	25 00	
Alexis Landry, fils	do do	50 00	
			690 00
	<i>Comté de Kent.</i>		
C. Cormier.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	100 00	
J. McD. Sutherland	do do	75 00	
F. B. Légaré.....	do do	30 00	
M. A. Girouard.....	do do	30 00	
James Harnett.....	do do	30 00	
Lazare Guinon	do do	75 00	
Nic. Muzzeroll	do do	50 00	
			390 00
	<i>Comté de Kings.</i>		
Samuel Goslin.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	100 00	
S. F. Ryan.....	do do	30 00	
N. H. DeVeber.....	do do	50 00	
S. Gamblain.....	do do	30 00	
			210 00
	<i>Comté de Northumberland.</i>		
Prudent Robichaux.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	100 00	
Amos Perley.....	do do	100 00	
Wm. Cushman.....	do do	130 00	
N. B. T. Underhill	do do	160 00	
John Hogan	do do	400 00	
Aaron Hovey.....	do do	30 00	
George Brya ton.....	do do	30 00	
Kenneth Cameron.....	do do	100 00	
Pat. Bergin.....	do do	30 00	
	<i>A reporter.....</i>	1,110 00	2,526 66

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
	<i>Report.....</i>	\$ cts. 1,110 00	\$ cts. 2,526 66
	<i>Comté de Northumberland.—Suite.</i>		
Thos. Smith.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	30 00	
David Somers.....	do do	30 00	
Pat. Gillis.....	do do	30 00	
Denis Hogan.....	do do	30 00	
M. Donovan.....	do do	18 00	
Thos. McKenzie	do do	30 00	
Hy. Oldfield.....	do do	30 00	
Robt. Brimmer.....	do do	30 00	
J. W. Williston.....	do do	100 00	
Jas. Russell.....	do do	150 00	
Thos. Taylor	do do	50 00	
John Stymast.....	do do	50 00	
Wm. Wyse.....	do do	200 00	
Sam. Freeze.....	do do	66 66	
John Holmes.....	do do	33 33	
Nath. Morehouse.....	do do	20 00	
J. T. Coughlan.....	do do	20 00	
Jos. Chaplain	do do	20 00	
Wm. Blake.....	Neuf do	37 50	
N. Campbell.....	Trois mois de salaire, jusqu'au 31 décembre 1875....	12 50	
			2,697 90
	<i>Comté de Queen.</i>		
J. Langan.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	30 00	
John Second.....	do do	30 00	
J. T. Hetherington.....	do do	30 00	
W. H. Clarke.....	do do	25 00	
J. J. Camp.....	do do	30 00	
Robert McMann	do do	18 75	
Robert Philips.....	Trois do	6 25	
			179 00
	<i>Comté de Ristigouche.</i>		
E. Ferguson.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	100 00	
W. McMillan.....	do do	100 00	
A. McPherson, fils.....	do do	25 00	
J. McMillan.....	do do	25 00	
D. Carmichael.....	do do	20 83	
			270 83
	<i>Comté de Sunbury.</i>		
Reuben Hobén	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	100 00	
			100 00
	<i>Comté de St. Jean.</i>		
Joseph O'Brien.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	150 00	
Wm. Skillen.....	do do	100 00	
			250 00
	<i>A reporter.....</i>		5,415 49

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report.....</i>		5 415 48
	<i>Comté de Victoria.</i>		
C. McCluskey.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	100 00	
Chas. Roberts.....	do do.....	30 00	
Jno. McDougall..	do do.....	30 00	
George Bedell.....	do do.....	30 00	
D. Frazer.....	do do.....	30 00	
Thos. Edgar.....	do do.....	30 00	
Ed. Malouey.....	do do.....	30 00	
			280 00
	<i>Comté de Westmoreland.</i>		
W. E. Deacon.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	100 00	
D. T. Cormier.....	do do.....	60 00	
Hugh Davidson.....	do do.....	50 00	
			210 00
	<i>Comté de York.</i>		
J. Campbell.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1876.....	60 00	
Wm. Brown.....	do do.....	60 00	
Alex. Moir.....	do do.....	30 00	
			150 00
W. E. Deacon.....	Une année de déboursés comme garde-pêche, jusqu'au 31 décembre 1876.....	73 50	
Wm. Blake.....	do do.....	10 00	
John Stymast.....	do do.....	15 50	
Alex. Landry, fils.....	do do.....	6 00	
Samuel Freeze.....	do do.....	21 45	
Jos. O. Brien.....	do do.....	20 00	
W. E. Skillen.....	do do.....	12 00	
C. McCluskey.....	do do.....	44 95	
Hugh Harrison.....	do do.....	30 25	
N. H. DeVeber.....	do do.....	30 00	
W. B. McLaughlin.....	do do.....	52 50	
Pat. Curran.....	do do.....	51 80	
Hugh Miller.....	do do.....	7 00	
B. L. Cunningham.....	do do.....	50 00	
Reuben Hoben.....	do do.....	27 80	
H. Davidson.....	do do.....	20 00	
J. W. Taylor.....	do do.....	11 80	
Winthrop Akerley.....	do do.....	40 19	
J. McD. Sutherland.....	do do.....	50 50	
C. Cormier.....	do do.....	29 25	
K. Cameron.....	do do.....	15 25	
Jno. Hogan.....	do do.....	128 25	
Thos. Taylor.....	do do.....	40 66	
N. B. T. Underhill.....	do do.....	26 50	
Amos Perley.....	do do.....	53 00	
Justinien Savoy.....	do do.....	21 00	
Prudent Robichaux.....	do do.....	32 00	
Wm. Bateman.....	do do.....	25 00	
James Dickson.....	do do.....	150 50	
Wm. McMillan.....	do do.....	15 00	
E. Ferguson.....	do do.....	43 50	
James Browne.....	do do.....	32 00	
James Russell.....	do do.....	40 25	
	<i>A reporter.....</i>	1,227 40	6,055 48

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
	<i>Report</i>	\$ cts. 1,227 40	\$ cts. 6,055 48
Wm. Wyse.....	Une année de déboursés comme garde-pêche, jusqu'au 31 décembre 1876.....	53 58	
John Williston.....	do do	24 00	
Leonard Best.....	do do	17 00	
Wm. Cushman.....	do do	50 00	
Wm. Brown.....	do do	29 79	
D. T. Cormier.....	do do	38 00	
Sam. Gosline.....	do do	76 00	
J. M. Lord.....	do do	31 00	
W. H. Venning.....	Une année de salaire comme inspecteur des pêcheries, N.-B., 30 juin 1876.....	1,372 29	
Receveur-Général.....	Taxe de fonds de retr. sur le sal. de W. H. Venning.....	28 00	
C. R. Venning.....	Quatre mois de sal. comme commis jusqu. 31 oct. 1875.....	131 64	
Receveur-Général.....	Taxe de fonds de retr. sur le sal. de C. R. Venning.....	1 72	
W. H. Venning.....	Une année de déboursés comme inspecteur des pêcheries, N.-B., jusqu'au 30 juin 1876.....	530 00	
J. Howe.....	Timbres-poste et loyer d'une boîte au bur. de poste.....	42 50	
Jos. Miller.....	Frais de port.....	4 60	
A. Harrison.....	Frais judiciaires.....	37 53	
Thos. Taylor.....	do	16 00	
A. A. Davidson.....	Services professionnels.....	65 00	
A. J. Pows.....	Annonces.....	50 80	
Willis et Mott.....	do dans le <i>News</i> de St. Jean.....	64 75	
W. Wyse.....	Chaloupe et voile.....	56 79	
Sheraton, Fils et Skinner.....	Prélart.....	44 00	
R. P. et W. F. Starr.....	Charbon.....	20 00	
J. Knowles.....	Note pour le gaz.....	5 50	
E. Hanson.....	Copie de l'octroi, Ile Campo Bello.....	5 00	
D. McAlpine.....	Almanac des adresses	2 00	
			4,024 89
			10,080 37
ILE DU PRINCE-EDOUARD.			
John Campbell.....	Une année de sal. comme huissier de rade, 31 déc. '75.....	16 21	
John Murphy.....	do do	16 22	
Jos. George.....	do do	19 47	
Neil McKenzie.....	do do	19 47	
Daniel McCarthy.....	do do	19 47	
Thomas Hamel.....	do do	19 47	
Samuel Howatt.....	do do	19 47	
Peter Ahern.....	do do	16 22	
Lionel Garmin.....	do do	19 47	
Michael Ready.....	do do	19 47	
J. S. Clow.....	do do	19 47	
John Tobin.....	do do	19 47	
Patrick McCulloch.....	do do	19 47	
Angus Doyle.....	do do	16 22	
Michael Dunn.....	do do	19 47	
P. Duffy.....	do do	19 47	
Henry Sanderson.....	do do	19 47	
J. S. Mitchell.....	do do	19 47	
Stephen Myers.....	do do	19 47	
Archd. McAuley.....	do do	19 47	
	<i>A reporter</i>	376 39	

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
	<i>Report</i>	\$ cts. 376 39	\$ cts.
	ILE DU PRINCE-EDOUARD.— <i>Suite.</i>		
Martin Phee.....	Salaire comme huissier de rade, jusqu. 31 déc. 1875...	16 22	
Ewan Clark.....	do do	19 47	
Mathews Hughes.....	do do	19 47	
James McAuley.....	do do	19 47	
Edwin White.....	Préparation de statistiques	10 00	
			461 02
	MANITOBA.		
L'hon. Donald Gunn	Salaire comme garde-pêche, du 1er avril 1875 au 30 juin 1876.....	250 00	250 00
	PISCICULTURE.		
S. Wilmot	Une année de salaire comme surintendant, établissement de pisciculture de Newcastle.....	1,371 99	
Receveur-Général.....	Taxe de fonds de retraite sur salaire.....	6 00	
Martin et Stilwell.....	Barils pour l'eau.....	26 50	
A. Frazer et Cie.....	Echantillons de poisson pour empaillage.....	18 75	
W. Shelton	Main-d'œuvre à l'établissement de pisciculture...	56 17	
Thos. Gerwell	do do	43 84	
Richard Spencer.....	do do	38 37	
Page, Kidder et Cie.....	Vernis de paraffine.....	25 00	
Thornton et Fils.....	Bois de construction.....	20 00	
James Baine.....	Maçonnerie.....	25 25	
Thos. Douglas.....	Frais d'express	93 53	
Jos. Neevin.....	Charriage et ouvrage.....	39 25	
J. J. Coleman	Taxidermie.....	44 67	
M. Jackson et Fils.....	Construction de clôture.....	221 50	
Spencer et Gormall.....	do	85 00	
Simmons et Jardine.....	do	129 25	
Peter Coleman.....	Gardien des pêcheries.....	65 00	
D. J. Hinman.....	do	65 00	
Ed. Arnold.....	do	50 00	
Chs. Wilmot.....	do	20 00	
Wm. McMann.....	do	100 00	
Frs. Nicholson.....	Charbon.....	8 55	
S. W. Moore.....	Ouvrage de forgeron.....	31 00	
Jas. Wright	do ferblanterie.....	49 41	
Cie. du télégr. de Montréal	Télégrammes.....	44 81	
Frais de port.....	Frais de port.....	5 16	
Jas. Neevin.....	Déboursés à et de Tadousac.....	62 15	
Wm. Parker.....	Collection d'œufs de truite-saumonnée, lac Huron.	72 41	
David Rose	Assurance sur bâtisse.....	16 50	
Wm. Lindsay.....	Briques pour réservoir.....	15 00	
J. H. Rolfe.....	Peinture.....	11 85	
Robt. Fothergill.....	Huile, peinture, etc	29 80	
Robt Dawson.....	Main-d'œuvre.....	9 00	
R. Douglas.....	Fret.....	11 00	
J. A. Olendinning.....	Chaloupe de pêche.....	87 75	
S. Wilmot.....	Loyer de propriété.....	00 00	
G. M. Clarke.....	Courrier de décharge.....	50 00	
Simmons et Jardine.....	Contrat de bâtisse.....	1,955 00	
do	Boîtes à poisson, auges, etc	78 02	
do	Ouvrage pour l'établissement de Bedford.....	76 63	
	<i>A reporter</i>	5,359 11	.....

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
	<i>Report</i>	\$ cts. 5,359 11	\$ cts.
	<i>PISCICULTURE, ETC.—Suite.</i>		
Frank Nicholson.....	Charbon.....	65 20	
S. Wilnot.....	Payé pour charriage.....	31 88	
do.....	Balance à compte des dépenses pour les établis- sements de Newcastle et Sandwich pour les six mois expirés le 30 juin 1876.....	582 91	
Simmons et Jardine.....	Ouvrage de charpentier.....	400 00	
James Neevin.....	Six mois de traitement comme officier en charge de l'établissement de pisciculture de Sandwich.....	250 00	
H. Marcotte.....	Main-d'œuvre.....	12 00	
Wm. McMann.....	do.....	11 50	
S. W. Symback.....	Charbon.....	53 68	
M. Sibby.....	Chaux hydraulique.....	10 00	
Compagnie d'express.....	Fret.....	7 00	
W. Overton.....	Ouvrage de charpentier.....	62 75	
W. Symback.....	Robinet.....	7 50	
A. Wilson.....	Louage de charrette.....	1 35	
Compagnie d'assurance.....	Assurance sur les établissements.....	25 00	
T. A. Nokee.....	Ouvrage.....	10 00	
Chas. Sibley.....	do.....	7 30	
G. Levasseur.....	Mécanicien.....	50 00	
C. W. Gauthier.....	Cheminée, etc.....	31 55	
F. G. Rice.....	Tissu de fil de fer.....	212 94	
Cie. de télégraphe.....	Télégrammes.....	5 00	
Waterous et Cie.....	Machine et pompe.....	600 00	
F. Pope.....	Fret, chemin de fer G. T.....	29 40	
Chas. Shipley.....	Ouvrage.....	3 75	
G. Levasseur.....	Pension des hommes.....	29 50	
D. Parent.....	Ouvrage.....	3 00	
W. Robinson.....	do.....	4 00	
D. Lemonde.....	do.....	9 73	
F. A. Nokee.....	Triage des œufs.....	32 00	
G. Levasseur.....	Mécanicien de nuit.....	93 00	
W. et R. Kerr.....	Briques.....	4 08	
James Neevin.....	Payé à des jeunes gens pour trier les œufs.....	174 75	
do.....	Divers déboursés.....	54 50	
Simmons et Jardine.....	Auges à poisson, etc.....	352 62	
Drake et Joyce.....	Ameublement.....	35 40	
S. Wilnot.....	Frais de route, jusqu'au 31 décembre 1875.....	678 25	
Wm. Parker.....	Six mois de salaire, jusqu'au 31 décembre 1875.....	2 00	
Dan. Allan.....	Ameublement.....	17 65	
G. Montreuil.....	Yeux artificiels pour échantillons de poisson.....	10 00	
C. Halleck.....	Abonnement à "Forest et Stream".....	5 00	
L. Thompson.....	Echantillons de poisson.....	6 00	
S. Wilnot.....	Fret et charriage.....	8 92	
G. W. Girdlestone.....	Charbon.....	135 10	
Fox et McGee.....	Bois de construction.....	18 50	
Peguenot et Cie.....	Ferblanterie.....	54 60	
J. Nevieux.....	Quincaillerie.....	60 73	
Wm. Imback.....	do.....	22 40	
Wm. Rolfe.....	do.....	21 35	
C. W. Gauthier.....	Constr. d'un établissem. de pisciculture à Sandwich.....	3,000 00	
S. M. Godard.....	Honor. c. archit. pour do do.....	60 00	
Jno. Mowat.....	Quinze mois de traitement comme officier en charge de l'établissement de pisciculture à Ristigouche.....	312 50	
do.....	Balance de compte jusqu'au 30 juin 1875.....	54 50	
do.....	Frais de voyage, une année.....	148 00	
	<i>A reporter</i>	13,435 90	

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>	13,435 90	.....
<i>PISCICULTURE.—Suite.</i>			
John Mowat	Petites dépenses.....	16 47	
Robert Horan.....	Aide dans la prise du poisson.....	52 00	
Jos. McGwyre.....	do do	42 00	
E. Mann.....	do do	16 00	
Wm. Dunnville.....	do do	42 00	
Jno. Ferguson.....	do do	16 00	
Alex. Mowat.....	do do	34 00	
E. Mann.....	do do	10 00	
James M. les.....	do do	20 00	
R. Nelson.....	do do	34 00	
Jno. P. Mowat.....	do do	34 00	
Jno. Ferguson.....	Construction d'une digue.....	100 00	
Alex. Duncan.....	Placement des rets à saumon.....	20 00	
F. Moore.....	Soin à l'établissement.....	60 00	
J. W. Cullen.....	Ficelle pour rets à saumon.....	26 00	
R. Kerr.....	Louage de voiture, distribution du frai	20 00	
E. C. Ennis.....	Bois de construction et charriage.....	36 00	
Jno. Mowat.....	Fret sur ficelle et corde.....	6 43	
do	Quaiage, ficelle et corde.....	1 64	
R. McCord.....	Télégrammes.....	7 06	
W. Robertson.....	Confection de rets.....	10 00	
J. Lardie.....	Deux mois de salaire comme gardien.....	40 00	
G. E. Asker	Tuyaux.....	8 40	
P. Vibert	Douze mois de salaire comme officier en charge de l'établiss. de pisciculture au Bassin de Gaspé	300 00	
do	Gages des journaliers, canot, louage de chevaux, etc	242 94	
Jno. Davis, fils.....	Ouvrage et améliorations des terrains.....	36 50	
James Coffin.....	do do	6 50	
W. Jno. Coffin.....	do do	5 00	
Wm. C. Davis.....	do do	12 00	
Robert S. Coffin.....	do do	26 00	
Thos. McCallum.....	do do	23 85	
James St. Croix.....	do do	55 00	
Jos. Patterson.....	do do	10 40	
A. et J. Coffin.....	do do	14 30	
Felix Coffin	do do	7 80	
Robert S. Coffin.....	do do	7 80	
Henry Davis.....	do do	73 18	
David Morgan.....	do do	22 75	
Lowndes Bros.....	Bois de constr. pour ouvrage et amélior. des terrains	4 20	
John et Elias Collas.....	Quincaillerie, etc., pour améliorations des terrains.	9 84	
P. Vibert.....	Comptes divers et déboursés en rapport avec les améliorations des terrains.....	21 99	
Jno. Leboutillier et Cie..	Zinc, cordage, etc	60 83	
Henry Davis.....	Main-d'œuvre et matériaux fournis.....	188 53	
John Davis.....	Ouvrage de charpentier.....	155 40	
Cie. de télégr., Montréal.	Télégrammes.....	7 27	
Jos. Cass.....	Main-d'œuvre à l'établissement.....	16 35	
Jas. Coffin.....	do do	77 90	
John Davis.....	Distribution du frai de saumon	17 00	
P. Miller.....	do do	18 80	
R. S. Coffin.....	do do	43 10	
E. Maloney.....	do do	16 00	
J. Lawrence	do do	6 00	
C. H. Burman	do do	5 00	
Henry Davis.....	do do	35 20	
	<i>A reporter</i>	15,615 43	.....

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report.....</i>	15,615 43	
	<i>PISCICULTURE.—Suite.</i>		
T. McCallum.....	Bois de construction.....	8 85	
Jos. Eden.....	Fret.....	1 65	
A. Ste Croix.....	Collection d'œufs de saumon.....	12 00	
Jas. Ste Croix.....	do.....	68 00	
Benjamin Coffin.....	Confection de rets à saumon.....	10 20	
J. et E. Collas.....	Peinture.....	1 85	
N. McKenzie.....	Ecorce.....	20 00	
S. Bond.....	do.....	20 00	
W. Fingleton.....	Construction de chaussées.....	37 70	
F. Coffin.....	do do.....	37 70	
Wm. Coffin.....	do do.....	25 63	
J. B. Coffin.....	do do.....	40 38	
H. Cass.....	do do.....	31 20	
P. Jock.....	do do.....	37 70	
J. W. Coffin.....	do do.....	49 34	
Jas. Cass.....	do do.....	26 98	
F. Annett.....	do do.....	27 80	
W. C. Davis.....	do do.....	59 50	
George Annett.....	do do.....	50 05	
Jno. Legouvé.....	do do.....	50 70	
Jos. Eder, fils.....	do do.....	50 70	
Thos. Miller.....	do do.....	51 35	
Henry Patterson.....	do do.....	53 00	
Jno. Davis, fils.....	do do.....	53 50	
P. Miller.....	do do.....	89 45	
A. T. Carter.....	Poutres en cèdre.....	8 80	
Lowndes Frères.....	Bois de construction.....	8 14	
J. et E. Collas.....	Huile de charbon, etc.....	3 23	
J. Leboutillier et Cie.....	Saumon, ficelle, etc.....	42 31	
Henry Davis.....	Main-d'œuvre.....	56 00	
Jno. Davis.....	Bac.....	17 00	
P. Vibert.....	Louage de chevaux.....	13 90	
Joseph Radford.....	Gages des ouvriers à l'établissement de piscicul- ture de Tadousac, pour le mois de juin.....	87 87	
do.....	Gages des ouvriers à l'établissement de piscicul- ture de Tadousac, pour les mois de juillet et août.....	278 98	
do.....	Gages des ouvriers à l'établissement de pisci- culture de Tadousac, pour le mois de sep- tembre.....	306 32	
do.....	Gages des ouvriers à l'établissement de piscicul- ture de Tadousac, pour le mois d'octobre.....	238 35	
do.....	Gages des ouvriers à l'établissement de piscicul- ture de Tadousac, pour le mois de novembre.....	49 45	
do.....	Gages des hommes à l'établissement de Tadousac, à divers temps.....	77 87	
P. Plourde.....	Gages et pension comme gardien de l'établisse- ment de pisciculture.....	362 00	
J. Chamberlain.....	Louage de chevaux et fret.....	2 25	
Tremblay et Gagnon.....	Main-d'œuvre.....	5 85	
Richard Morin.....	Peinture du toit de la maison au poisson.....	4 00	
F. Bourgoin.....	Râteaux, etc.....	5 55	
F. Saillant.....	Grandes bottes pour les hommes.....	8 00	
A. Gendreau.....	Louage de chaloupe.....	14 00	
Facture.....	Clous, chevilles, etc.....	84 13	
Jules Tremblay.....	Ouvrage de forgeron.....	4 59	
	<i>A reporter.....</i>	18,208 25	

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report.....</i>	18,208 25	.....
	PISCICULTURE.—<i>Suite.</i>		
Jules Tremblay.....	Ouvrage de forge	1 55	
Dufour et Gravel.....	Louage de canot.....	2 00	
J. Boucher.....	Main-d'œuvre	1 45	
Chinic et Cie.....	Clous, chevilles, corde, etc	70 92	
P. Tennen.....	Confection de rets, L'Anse St. Jean.....	1 90	
Dufour et Gravel.....	Bois de service	1 50	
F. Dufour.....	Louage de chaloupe.....	31 00	
D. Gravel.....	Rets à truite.....	5 72	
J. Jourdain.....	Saumon pour pisciculture.....	10 62	
W. Manning.....	Bois de construction	6 20	
N. Roleau.....	Ouvrage de forgeron.....	3 75	
do	Seine.....	3 02	
J. Jourdain.....	Confection de rets à saumon	9 00	
A. Savard.....	do do	4 00	
N. Dalaire.....	do do	4 00	
J. Jourdain.....	Louage de chaloupe, rivière Marguerite.....	2 00	
P. Jourdain.....	Charriage de rets	2 00	
D. Gravel.....	Distribution du frai de saumon	1 00	
D. Pednault.....	Construction d'une cheminée.....	3 30	
X. Gagnon.....	Charriage	1 00	
W. Hovington.....	Installat. d'une station de pêche à la Pointe Rouge	49 50	
E. Lacroix.....	Dépenses comme gardien spécial.....	2 00	
J. Hall.....	Epaves	1 80	
X. Mallette.....	Main-d'œuvre.....	0 45	
Vapeur "St. Laurent".....	Fret, huile à peinture.....	1 70	
F. Bourgoin.....	Quincaillerie.....	1 00	
Robt. Blais.....	Bois de construction.....	238 99	
Evragne Tremblay.....	do	180 32	
do	do p. la maison de récept. de L'Anse à L'Eau	190 42	
Faustin Boivin.....	Construct. de la maison de récept. de L'Anse à L'Eau	419 25	
F. Saillant.....	Frai de Winonish.....	44 45	
N. Rouleau.....	Pension des hommes	7 75	
Vapeur "Union".....	Fret sur pierre meulière	0 25	
Jos. Radford.....	Papeterie, frais de port et télégrammes.....	7 00	
Price, Frères.....	Bois de construction, peinture et approvisionnem.	319 99	
do	Gages et main-d'œuvre.....	88 74	
E. Tremblay.....	Bois de construction pour l'établiss. de Tadousac	125 95	
W. F. Whitcher.....	Déboursés comme commissaire des pêcheries.....	173 69	
Jos. Dion.....	Gages comme connétable spécial, Saguenay.....	184 50	
Edouard Lacroix.....	do do	145 50	
J. D. Marsan.....	Prise de saumon pour l'établissement de Tadousac	121 87	
T. Routier.....	Confection de fenêtres pour l'établiss. de do	129 90	
Archer et Cie.....	Bois de construct. pour l'établissement de do	164 05	
A. Fraser et Cie.....	Rets do do	52 85	
Jos. Boivin.....	Quincaillerie do do	95 99	
J. U. Gregory.....	Main-d'œuvre à la maison de pisciculture, Tadousac	62 90	
D. Boulianne.....	Fret sur châssis	5 40	
J. F. Saillant.....	Grandes bottes	5 00	
S. Bédard.....	Tuyaux.....	6 85	
G. Siefert.....	Binocle	20 00	
J. W. Gregory.....	Payé pour châssis pour l'établissement de Tadousac	32 60	
Henry Manning.....	Frais de route comme gardien spécial, jusqu'au 30 juin 1876.....	50 00	
Bélanger et Gariépy.....	Quincaillerie.....	76 15	
Audet et Robitaille.....	Corde, etc	26 18	
Dastous, St. Laurent et Cie.....	Quincaillerie	4 84	
	<i>A reporter.....</i>	21,412 01	.....

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
	<i>Rapport.....</i>	\$ cts. 21,412 61	\$ cts.
PISCICULTURE.— <i>Suite.</i>			
A. B. Wilmot	Treize mois de salaire comme officier en charge de l'établissement de pisciculture du bassin de Bedford, jusqu'au 30 juin 1876.....	866 59	
do	Frais de route, jusqu'au 30 juin 1876.....	200 00	
James Lawlor.....	Construction d'un établissement de pisciculture au bassin de Bedford.....	3,370 00	
Wm. Harrington.....	Achat de terrain pour l'établ. du bassin de Bedford	600 00	
H. H. Fuller et Cie.....	Fer.....	17 50	
R. L. Wheatherbe.....	Recherches et préparations de titre.....	38 25	
F. G. Tolson.....	Confection de glissoire, rivière Sackville.....	56 75	
T. J. Egan.....	Echantillons conservés de poisson.....	263 35	
A. Downes.....	do do	5 00	
E. Albro et Cie.....	Ficelle à saumon.....	16 44	
F. G. Tolson.....	Matériaux pour passe-migratoire	66 39	
Cie de Pub. du <i>Citizen</i>	Annonce de la réserve de la rivière Sackville.....	19 60	
J. E. Wilson.....	Poêle à charbon.....	53 32	
Thos. Doyle.....	Prélat	4 00	
Chas. Neal.....	Barils à charbon.....	9 00	
Ben. Butler.....	Ouvrage à la maison d'éclosion	15 00	
J. M. Smith.....	do do	15 00	
Jno. Williams.....	do do	14 37	
A. B. Wilmot.....	Diverses dépenses pour la maison d'éclosion.....	13 00	
F. G. Tolson.....	Main-d'œuvre.....	53 49	
Charles Neal.....	Charbon	11 40	
W. Roche, fils.....	do	60 00	
B. O'Neil.....	Quaiage de charbon.....	2 00	
Robt. Anderson.....	Fret sur charbon.....	7 00	
Thos. Mitchell.....	Charriage de charbon.....	5 50	
F. W. Fishwick.....	Frais d'express.....	22 25	
George French.....	Pension	48 00	
G. A. Kent.....	Bottes en caoutchouc.....	6 00	
Wallace et Balcam	Lampes et cheminées	22 68	
Bennett D. Fultz.....	Filtrage de réservoirs.....	21 75	
W. Donal et Cie.....	Gravier	5 70	
Smith et Cie.....	Plomberie.....	67 16	
J. J. Hingley.....	Prise du saumon à la seine pour la reproduction.....	295 62	
A. B. Wilmot.....	do do do	100 00	
W. Anderson.....	do do do	161 12	
S. Wilmot.....	Frais de route se rattachant à l'établissement du bassin de Bedford.....	337 10	
Isaac Shasegreen.....	Une année de salaire comme officier en charge de l'établissement de pisciculture de Miramichi.....	399 96	
Alex. Tozer.....	Main-d'œuvre	25 20	
Thomas Doolan.....	do	53 90	
E. Tozer.....	do	143 65	
F. Taylor.....	do	37 80	
E. Shasegreen.....	do	13 20	
Ben. Vye.....	do	17 25	
Alex. Taylor.....	do	8 40	
John Shasegreen.....	do	56 25	
W. Doolan.....	do	39 20	
M. Jardine.....	do	15 40	
Thos. McKenzie.....	do	59 20	
Thos. Mullin.....	do	59 00	
Patrick Hogan.....	do	27 60	
N. Morehouse.....	do	7 00	
<i>A reporter.....</i>		29,245 35	

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report.....</i>	29,245 35	.....
	<i>PISCICULTURE.—Suite.</i>		
Patrick Bergin.....	Main-d'œuvre	28 50	
Peter Arboe	do	5 00	
J. Peterson.....	do	10 00	
Thos. Weaver.....	do	19 75	
John Arboe.....	do	6 00	
Wm. Weaver.....	do	7 00	
O. Arboe.....	do	8 00	
T. P. Shasegreen.....	do	3 00	
Isaac Shasegreen.....	do	33 33	
Hugh Currier.....	do	7 70	
J. Hogan.....	Cueillir des œufs de saumon.....	44 80	
P. Nolan.....	Ferblanterie	5 86	
J. et F. White.....	Soucoupes perforées	25 70	
Jas. Fish et fils.....	Quincaillerie, peinture, câble, etc	41 96	
Ben. Vye.....	Ouvrage de forgeron.....	19 96	
W. et G. Watt.....	Clous, peinture, étoupe, etc.....	41 66	
D. et J. Ritchie.....	Bois de construction.....	33 93	
Charles Sargent.....	do	41 60	
John Hane.....	do	22 50	
James Brown.....	Peinture et huile	24 26	
J. W. Phinney.....	Fil de fer.....	11 22	
Alex. Stewart.....	Charriage du frai de saumon.....	60 50	
Shasegreen et Gurrill.....	Ouvrage de charpentier.....	25 20	
George Fowler.....	Tuyau en fer.....	80 49	
R. K. Call.....	Fret	10 27	
Call et Miller.....	do	16 30	
Brown, Brooks et Ryan.....	Ciment.....	17 10	
C. E. Burnham.....	Pupitre de bureau	15 50	
James M. Troy.....	Réservoir à l'eau.....	28 00	
M. A. Smith.....	Télégrammes.....	11 04	
J. Johnston.....	Frais de port.....	8 45	
A. B. Wilmot.....	Aide pour transporter les œufs.....	65 20	
J. H. Phinney.....	Tuyaux en fer galvanisé	12 94	
Thos. Miller.....	Charriage.....	13 80	
Z. G. Gable.....	Bottes en caoutchouc.....	12 00	
T. W. Lee.....	Boîtes à frai.....	3 00	
W. H. Venning.....	Frais de route se rattachant à l'établissement de Miramichi.....	75 00	
Isaac Shasegreen.....	Charriage	23 88	
J. S. Webster.....	Gages com. gard. spéc. des pêch., riv. au Saumon.....	198 00	
Jacques Girard.....	Ouvrage et gard., passe-migrat. de la riv. à Mars.....	202 95	
F. Saillant.....	Ouv. et matér., pas.-migrat. de la riv. des Ha! Ha!	97 62	
R. W. H. Dimock.....	Enlèvement d'obstacles à l'ascension du poisson, petite rivière Cascapédia.....	150 00	
L. R. Poulin.....	Pension des gardiens des pêcheries, riv. au Saumon.....	91 75	
John Cuddie.....	Charriage par poisson confisqué.....	3 00	
J. G. Pascom.....	Passages en bateau à vapeur.....	15 00	
C. Barbeau.....	Gages comme gardien spécial des pêcheries	44 55	
Jos. Turgeon.....	Louage de voiture	4 50	
Jos. Strong.....	Passages dans les vapeurs du Saguenay.....	16 25	
L. E. Gaulin.....	Louage de chevaux	5 50	
L. E. Chaperon.....	Passages par vapeur.....	10 00	
S. Hotte.....	Louage de chevaux	22 00	
F. Geriken.....	Frais d'hôtel	26 53	
George Cox.....	Impressions	6 40	
A. Fairbairn.....	Déboursés comme gardien des pêcheries, lac Trente et Un Milles.....	10 00	
	<i>A reporter.....</i>	31,068 80	.....

ÉTAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>	31,069 80	.....
	<i>PISCICULTURE.—Suite.</i>		
F. Bélanger.....	Echantillons de poisson empaillé.....	11 27	
W. Champness.....	Louage de chevaux.....	40 00	
E. Ritchie.....	Transcription.....	48 00	
H. B. Bruce.....	Chaloupe pour le service des pêcheries.....	30 00	
C. Major.....	Quaiage.....	7 00	
C. Barbeau.....	Gages comme gard. spéc. des pêche., riv. au Saumon	60 00	
J. A. Gravelle.....	Construction de passe-migratoire, Rivière à Mars...	16 40	
P. Stevens.....	Gages et déboursés comme gardien spécial, lac		
	Memphremagog.....	217 27	
J. Carragher.....	do do.....	57 00	
L. Murphy.....	do do.....	57 00	
Eli Hebb.....	Enlèvement des obstacles, Petite Rivière, N. E.....	50 00	
A. McLeod et Cie.....	do do Rivière d'Or.....	30 00	
T. Ford.....	Construction de passe-migratoire, Rivière Liverpool	183 63	
S. Wilmot.....	Echantillons de poisson.....	60 00	
J. U. Gregory.....	Remboursement.....	117 96	
			32,055 38
	<i>VAPEUR PRÉPOSÉ A LA PROTECTION DES PÊCHERIES.</i>		
Napoléon Lavoie.....	Une année de traitement comme commandant.....	1,400 00	
do	do de déboursés pour provisions, bois,		
	pilotage, etc., pendant la saison.....	732 16	
F. Gauthier.....	5 mois de traitement comme secrétaire.....	250 00	
do	Déboursés et petites dépenses.....	54 26	
Capt. C. Morin.....	5 mois de salaire comme patron de navire.....	208 33	
do	Allocation pour pension lors du grèement du navires	22 00	
T. Poliquin.....	5 mois de gages comme 1er mécanicien.....	321 30	
J. Houde.....	3 do 2e do.....	137 00	
do	Allocation pour pension.....	7 00	
J. U. Gregory.....	Gages de l'équipage d'après le bordereau.....	4,181 56	
Capt. C. Morin.....	Paie de l'équipage pour placer le navire dans les		
	quartiers d'hiver, d'après le bordereau.....	107 00	
L. Arel.....	Provisions.....	656 92	
G. Bouchard.....	do	403 16	
M. Dion et Cie.....	do	84 87	
Ls. Bourget.....	do	545 14	
J. Derry.....	do	576 30	
L. S. Marois.....	Provisions—légumes.....	238 02	
M. Paradis.....	do beurre.....	35 36	
P. Plamondon.....	do poisson.....	33 08	
D. Langlois.....	do lait.....	13 06	
J. Davidson.....	do pain.....	48 80	
Archer et Cie.....	Bois de construction.....	585 95	
Henry Dinning.....	do	26 81	
Bordereau.....	Réparations.....	737 16	
G. Bissett.....	do	373 80	
G. T. Philips.....	do	189 46	
G. T. Davis.....	do	152 54	
T. Routier.....	do	140 99	
Cie. de Navigation à va-			
peur du St. Laurent....	Fret et passage.....	28 20	
Billings et Boyce.....	Paniers.....	16 25	
Jos. Eden.....	Charbon.....	35 00	
S. Bédard.....	Poêle et tuyaux.....	15 40	
	<i>A reporter</i>	12,353 88	.....

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
	<i>Report</i>	\$ cts. 12,353 88	\$ cts.
	VAPEUR PRÉPOSÉ À LA PROTECTION DES PÊCHERIES.— <i>Suite.</i>		
J. O. Bélanger.....	Réparations	37 00	
O. Picard.....	do	13 73	
P. Whitby.....	do	10 00	
John Laird.....	Charbon	684 00	
W. H. Ross.....	do	508 93	
C. H. Black.....	do	315 00	
J. Eden.....	do	30 00	
L. Leclerc.....	do	7 66	
D. McVie et Fils.....	Pavillons	32 08	
Sergt. Wynne.....	Réparations aux armes.....	35 14	
E. Bédard.....	Peinturage	3 13	
J. B. Plante.....	do	10 50	
J. Côté.....	do	9 98	
G. Côté.....	do	8 40	
J. Thibault.....	do	11 55	
J. Turcotte.....	do	13 63	
J. Bilodeau.....	do	1 05	
F. Vézina.....	do	12 60	
J. D. Marsan.....	Agrès	27 50	
Terreau, Frères.....	Fonte	8 40	
E. Chanteloup.....	Tuyaux et pompe	104 50	
P. Rouillard.....	Lavage	24 00	
Mme. Brown.....	do	5 25	
W. E. Brunet.....	Médecines.....	23 70	
Jos. Eden.....	Fret et approvisionnements.....	99 58	
Audet et Robitaille.....	Cable, etc.....	690 76	
S. J. Shaw et Cie.....	Quincaillerie	100 61	
Jos. Boivin.....	do	333 43	
Dastous, St. Laurent et Cie.....	do	10 75	
H. S. Scott et Cie.....	do	18 52	
Dawson et Cie.....	Papeterie	56 03	
T. Rouillard.....	Réparations de matelas.....	18 00	
S. Bédard.....	Réparations aux ustensiles de cuisine.....	65 30	
Cie. de vapeurs de Québec et des ports du Golfe.....	Fret	3 86	
J. P. Deny.....	Papeterie	8 00	
Oct. Ouellette.....	Pension de l'équipage.....	3 75	
A. Boucher.....	Uniformes	15 00	
J. Bourivage.....	Pension de l'équipage.....	8 50	
S. Bélanger.....	Uniformes	12 00	
N. FitzHenry.....	Charbon	20 40	
E. Cattelier.....	Compte de pension.....	7 00	
Wm. Simmons.....	Inspection et rapport.....	30 00	
F. W. Dechêne.....	Uniformes pour l'équipage.....	128 20	
do	Couvertures, draps, etc.....	440 86	
J. Marmen.....	Charriage	46 90	
D. Leclerc.....	Etaupe	8 60	
E. Bédard.....	Peinturage	38 86	
Wm. Watson.....	Réparations aux voiles	166 77	
J. Fuchs.....	Vêtements	46 00	
Frs Deroin.....	Poullies, etc.....	61 90	
L. Guérard.....	Tables et chaises	96 00	
do	Tapis.....	54 30	
M. Watson.....	Voiles.....	110 08	
Dussault et Cie.....	Touage.....	120 00	
	<i>A reporter</i>	17,111 01	.....

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
	<i>Report</i>	\$ cts. 17,111 01	\$ cts.
	VAPEUR PRÉPOSÉ À LA PROTECTION DES PÊCHERIES.— <i>Suite.</i>		
Crawford et Fils.....	Mouillage.....	22 00	
M. C. Adams et Cie.....	do.....	18 00	
E. Giroux, Frères.....	Médecines.....	1 50	
M. Thibodeau.....	Faïence.....	48 87	
Abern et Walsh.....	Coupe-pain.....	9 00	
Bélanger et Gariépy.....	Vernis.....	30 80	
N. Lavoie.....	Gages et frais d'hivernage, d'après bordereau.....	203 48	
J. Baldwin.....	Poulies, etc.....	2 75	
A. McCallum.....	Réparations aux boussoles.....	4 25	
J. Blais.....	Hivernage.....	60 00	
P. Parent et Cie.....	Futailles.....	61 59	
J. Tardiff.....	Espars.....	5 50	
J. Boivin.....	Gonds.....	11 93	
P. Rouillard.....	Racommodage de hardes.....	28 00	
Dinning et Webster.....	Cable métallique.....	3 13	
			17,621 82
	"GLENDON."		
H. et W. Meagher.....	Viande.....	73 70	
S. Reardon.....	Gages pour arrimeurs de charbon.....	35 99	
G. Watson.....	Balance de déboursés.....	5 57	
do.....	Salaire du 1er au 12 juin.....	26 66	
J. W. Watson.....	do do comme 2e officier.....	13 33	
P. A. Dahl.....	Treize jours de gages comme cuisinier.....	13 00	
Alfred Heltz.....	do do aide cuisinier.....	7 80	
Reuben Dory.....	Quinze jours de gages comme économe.....	9 00	
Alex. McDonald.....	Inspection du mécanisme.....	15 00	
E. Bennett.....	Services comme gardien de navire.....	8 95	
Judge et Cie.....	Eau.....	2 00	
			211 00
	Total.....		17,832 82

WM. SMITH,

*Député du ministre de la Marine, etc.*JOHN TILTON,
Accountant.

ANNEXE No. 38.

ETAT des dépenses pour l'équipement et l'entretien du steamer "Glendon,"
préposé à la protection des pêcheries, pour l'année fiscale exp. le 30 juin 1876.

		\$ cts.	\$ cts.
John Doody.....	Calfatage	89 25	
do	do	245 50	
J. Quinn.....	Ratissage	8 00	
D. Quinn.....	do	5 00	
Thomas Brundage.....	Réparation de voiles	106 10	
William Morris.....	Main-d'œuvre	41 25	
J. N. Williams.....	do	17 25	
William Hector.....	do	18 75	
William E. Sulis.....	Gages.....	20 00	
D. Quinn.....	Main-d'œuvre	10 00	
J. Quinn.....	do	10 00	
John Doody.....	Calfatage	278 00	
Thomas Polleca.....	Passages à Carleton.....	5 00	
Robert Carleton.....	Ouvrage de charpentier....	2 00	
John Doody.....	Calfatage	95 90	
Chas. Daley.....	Main-d'œuvre	10 00	
Thos. Fitzgerald.....	do	10 00	
William O. Sulis.....	do	19 25	
William E. Sulis.....	Gages.....	10 00	
William Dibble.....	Réparations aux chaloupes.....	18 50	
J. Williams.....	Main-d'œuvre	9 00	
M. A. Morris.....	do	15 00	
C. E. Harding.....	Bois de construction.....	74 22	
Jas. Williams.....	Main-d'œuvre	8 25	
Chas. Daley.....	do	8 00	
Thos. Fitzgerald.....	do	8 00	
Malcolm Morris.....	do	15 00	
William E. Sulis.....	Gages.....	10 00	
R. Barbour.....	Peinturage	253 82	
John Guthrie.....	Pension	6 00	
Thomas Polleca.....	Gages.....	10 00	
James Morris.....	Main-d'œuvre	60 00	
W. E. Sulis.....	Bois.....	4 75	
Malcolm Morris.....	Main-d'œuvre	15 00	
William O. Sulis.....	do	21 00	
W. E. Sulis.....	Gages.....	25 00	
Malcolm Morris.....	Main-d'œuvre	13 75	
Wm. E. Sulis.....	Gages.....	10 00	
Geo. Fleming et fils.....	Cendriers.....	221 14	
Geo. Perry.....	Bois.....	11 20	
John McCaffery.....	Quaiage.....	22 50	
Wm. O. Sulis.....	Main-d'œuvre	10 50	
Wm. E. Sulis.....	Gages.....	10 00	
Michael Harrigan.....	Lest.....	30 00	
William Wilson.....	Pension de mécaniciens et hommes.....	129 00	
John Moran.....	Quaiage.....	2 70	
J. E. Turnbull.....	Bois de construction.....	5 20	
S. Tufts.....	Epicerie.....	94 75	
John Malher et Cie.....	Munitions.....	371 25	
Geo. Thomas.....	Quaiage.....	27 00	
W. E. Sulis.....	Gages.....	84 15	
Wm. O. Sulis.....	Main-d'œuvre	3 50	
Wm. Cotter et fils.....	Provisions.....	93 56	
John Doody.....	Ouvrage de charpentier.....	43 66	
T. McAvity fils.....	Appareil de machin., huile d'olive, forge portat., etc.	392 43	

A reporter.....

3,141 08

ETAT des dépenses pour l'équipement et l'entretien du steamer "Glendon."
—Suite.

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>	3,141 08	
R. P. et W. F. Starr.....	Charbon.....	335 65	
C. E. Harding.....	Bois de construction.....	58 80	
Aug. Quick.....	Cordage.....	29 14	
Jas. Dyall.....	Construction d'un lieu d'aisance.....	16 91	
J. Johnston.....	Louage de vis.....	1 50	
J. S. Holstead.....	Boulons en fer.....	0 93	
Brundage et Jackson.....	Main-d'œuvre.....	3 00	
William Lewis.....	Ouvrage de forgeron.....	8 22	
Sheraton fils et Skinner.....	Literie.....	36 65	
J. H. Harding.....	Prime et timbres sur traites.....	8 10	
		3,637 98	
	Moins—\$750 payées et portées au compte du Glen- don en 1874 et 1875.....	750 00	
		2,887 98	
H. W. Johnston.....	Payé au chemin de fer pour le transport des officiers et de l'équipage de "La Canadienne" ..	64 00	
do	Payé pour la pension du capitaine.....	3 50	
do	Payé pour la pension de l'équipage.....	7 80	
do	Payé pour fret.....	17 64	
F. E. Gautier.....	Salaire pour mai 1875.....	50 00	
do	Frais de route	18 00	
L. Aré.....	Viande.....	55 42	
Charles Vien.....	Remorquage.....	10 00	
J. H. Gilbert.....	Gages comme chauffeur	14 40	
N. Fitzhenry.....	Charriage de charbon.....	21 28	
F. E. Gautier.....	Salaire pour juin 1875.....	50 00	
T. Routier.....	Chaloupe.....	144 00	
do	Voiles, mâts, etc	56 00	
Paul Pichette.....	Main-d'œuvre	10 88	
Archer et Cie	Bois de construction.....	365 05	
P. Rouillard.....	Lavage.....	12 00	
D. Langlois.....	Lait.....	2 53	
Bordereau.....	Réparations, du 26 juin au 7 juillet.....	172 14	
Capt. Morin.....	Réparations.....	27 60	
F. Plamondon.....	Poisson.....	2 10	
William Harrington.....	Approvisionnements	175 50	
C. King et Cie.....	Tente.....	17 00	
T. Terin et A. Savard.....	Gages	322 40	
F. Moreau et M. Duhamel	do	192 80	
C. King et Cie.....	Munitions	50 25	
D. McLaren et E. Potvin.....	Gages.....	335 20	
W. Simard.....	do	40 00	
L. Levesque	Pension.....	42 00	
	Balance en mains de l'agent à Québec.....	832 53	
			6,000 00

WM. SMITH,
Député-Ministre de la Marine, etc.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 39.

ETAT des recettes à compte du fonds des marins malades, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

QUÉBEC.	\$ cts.	\$ cts.
Gaspé.....	180 56	
Iles de la Madeleine.....	24 54	
Montréal.....	2,709 98	
New-Carlisle.....	78 26	
Philipsburg.....	1 40	
Percé.....	46 46	
Québec.....	14,025 46	
Rimouski.....	73 66	
St. Jean.....	1,719 90	
Stanstead.....	16 68	
Trois-Rivières.....	109 63	
		18,986 58
NOUVEAU-BRUNSWICK.		
Bathurst.....	157 66	
Baie Verte.....	18 40	
Campo Bello.....	60 90	
Caraquette.....	49 84	
Chatham.....	2,073 78	
Dalhousie.....	198 64	
Dorchester.....	68 90	
Hillsboro'.....	150 96	
Moncton.....	2 56	
Newcastle.....	504 36	
Richibouctou.....	436 32	
Sackville.....	63 98	
Shédiac.....	337 60	
Shippégan.....	6 36	
St. André.....	88 68	
St. George.....	89 58	
St. Jean.....	4,528 96	
St. Stephen.....	114 18	
Iles de l'Ouest.....	10 68	
		8,962 34
NOUVELLE-ÉCOSSE.		
Amherst.....	258 65	
Annapolis.....	75 00	
Antigonish.....	31 16	
Arichat.....	123 46	
Baddeck.....	104 10	
Barrington.....	40 32	
Corwallis.....	51 22	
Digby.....	156 88	
Guysboro'.....	61 56	
Halifax.....	4,219 80	
Liverpool.....	199 42	
Lockeport.....	40 88	
Londonderry.....	10 31	
Lunenburg.....	338 40	
Margaretsville.....	18 52	
<i>A reporter.....</i>	5,729 68	

 ETAT des recettes à compte du fonds des marins malades, etc.—*Suite.*

<i>Report</i>	\$ cts. 5,729 68	\$ cts.
NOUVELLE-ECOSSE.— <i>Suite.</i>		
Sydney Nord.....	1,243 20	
Parrsboro'.....	78 95	
Pictou.....	885 16	
Port Hawkesbury.....	81 06	
Port Hood.....	14 32	
Port Medway.....	58 76	
Shelburne.....	41 64	
Sydney.....	1,263 40	
Weymouth.....	48 44	
Windsor.....	670 08	
Yarmouth.....	307 84	
Grand Brasé'Or.....	2 64	
		10,425 17
COLOMBIE-BRITANNIQUE.		
Victoria.....		2,197 33
ILE DU PRINCE-EDOUARD.		
Charlottetown.....		716 24

RÉCAPITULATION.

Québec.....	\$18,986 58
Nouveau-Brunswick.....	8,962 34
Nouvelle-Ecosse.....	10,425 17
Colombie-Britannique.....	2,197 33
Ile du Prince-Edouard.....	716 24
Total.....	41,287 66

JOHN TILTON,
Comptable.

WM. SMITH,
Député-Ministre de la Marine, etc.

ANNEXE No. 40.

ETAT indiquant les noms des membres du personnel du ministère de la Marine et des Pêcheries, l'emploi que chacun d'eux remplit, et les traitements qu'ils ont reçus pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

Nom	Emploi.	Traitement.	\$ cts.	\$ cts.
L'hon. Albert J. Smith	Ministre	Une année de traitement.....		7,000 00
William Smith	Député-Ministre	do		3,200 00
W. F. Whitcher.....	Commissaire des Pêcheries.....	do	2,000 00	
Do	do	Bonus	200 00	2,200 00
John Hardie.....	Premier commis.....	Une année de traitement.....	2,000 00	
Do	do	Bonus	100 00	2,100 00
Joseph Tomlinson ...	Contrôleur général des phares.....	Une année de traitement.....	2,000 00	
Do	do	Bonus	300 00	2,300 00
John Tilton	Commis de 1re classe et comptable.....	Une année de traitement.....	1,700 00	
Do	do	Bonus	100 00	1,800 00
S. P. Bauset	Commis de 1re classe	Une année de traitement..	1,450 00	
Do	do	Bonus	150 00	1,600 00
W. L. Magee	do	Une année de traitement.....	1,450 00	
Do	do	Bonus	150 00	1,600 00
W. S. Pettegrew.....	Com. de 2e cl., anc.	Une année de traitement.....	1,200 00	
Do	do	Bonus	100 00	1,300 00
F. F. Gourdeau	do	Une année de traitement	1,162 50	
Do	do	Bonus	100 00	1,262 50
Marmaduke Graburn	do	Onze mois de traitement.....		1,003 34
W. P. Anderson	Com. de 2e cl. cad., et sous-ingénieur...	Une année de traitement.....		1,000
Wm. H. Alexander...	Com. de 2e cl. cad...	do	825 00	
Do	do	Bonus	100 00	925 00
A reporter.....				27, 29

ETAT indiquant les noms des membres du personnel du ministère de la Marine et de Pêcheries, etc.—*Fin.*

Nom.	Emploi.	Traitement.	\$ cts.	\$ cts.
		<i>Report</i>		27,295 84
R. N. Venning	Com. de 2e cl. cad...	Une année de traitement.....	800 00	
Do	do	Bonus	50 00	850 00
George Trudeau	Commis de 2e classe			
	cad. et traducteur.	Une année de traitement.....	750 00	
Do	do	Bonus	100 00	850 00
John Makinson	Com. da 2e cl. cad...	Une année de traitement.....		700 00
Arthur Chisholm	Commis de 3e classe..	do	600 00	
Do	do	Bonus	50 00	
Do	do	Quatre mois de trait. com. sect. part..	66 67	716 67
W. B. Carleton	Commis de 3e classe.	Une année de traitement.....	575 00	
D	do	Bonus	50 00	625 00
James B. Halkett	do	Une année de traitement.....	575 00	
Do	do	Bonus	50 00	625 00
F. E. A. Gautier.....	do	Sept mois de traitement.....	316 67	
Do	do	Bonus	50 00	366 67
Jules Morin	Messager.....	Une année de traitement.....	500 00	
Do	do	Bonus	50 00	550 00
James Robertson	do	Une année de traitement.....		210 00
				32,789 18

WM. SMITH,

Député-Ministre de la Marine, etc.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 41.

ETAT général de la dépense du ministère de la Marine et des Pêcheries,
pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

Service.	\$	cts.	\$	cts.
Construction de phares, etc., en amont de Montréal.....	13,320	40		
do do entre Québec et Montréal.....	88	10		
do do en aval de Québec.....	24,278	37		
do do Nouveau-Brunswick.....	17,819	95		
do do Nouvelle-Ecosse.....	42,214	55		
do do Colombie-Britannique.....	8,477	67		
do do Ile du Prince-Edouard.....	11,829	61		
			118,028	65
Entretien des phares etc., en amont de Montréal.....	68,344	18		
do do entre Québec et Montréal.....	12,999	48		
do do en aval de Québec.....	94,997	12		
do do Nouveau-Brunswick.....	62,551	61		
do do Nouvelle-Ecosse, y compris l'établis- sement de secours de l'île de Sable.....	142,202	58		
do do Colombie-Britannique.....	17,175	97		
do do Ile du Prince-Edouard.....	13,730	53		
			412,001	47
Vapeurs de la Puissance, y compris l'achat du "Newfield" et du "Glendon".....			215,954	13
Canonnière "Prince Alfred".....			1,124	97
Inspection des bateaux à vapeur.....			13,081	86
Examen des capitaines et seconds.....			4,672	08
Maison de la Trinité, Québec, (six mois).....			3,795	81
Enregistrement et inspection des navires.....			412	06
Enquête sur les naufrages et les accidents.....			466	41
Récompenses pour sauvet. de vie ; achat de canots de sauvetage.....			2,292	20
Police de rade, Québec et Montréal.....			41,226	68
Service météorologique de la Puissance.....			37,000	00
Observatoire magnétique, Toronto.....			4,812	31
do Québec.....			2,400	00
do St. Jean N.-B.....			847	72
do Université McGill, Montréal.....			500	00
Hôpital des immigrants et de la marine, Québec.....			23,795	85
Hôpitaux de la marine, Ontario.....	1,000	00		
Marins malades, infirmes, naufragés et en détresse, Québec.....	3,485	39		
Hôpitaux de la marine, etc., Nouveau-Brunswick.....	9,196	00		
do do Nouvelle-Ecosse.....	15,909	97		
do do Colombie-Britannique.....	3,408	33		
do do Ile du Prince-Edouard.....	1,486	09		
Bureau de commerce, Londres.....	2,579	94		
			37,155	72
Phare du Cap Race.....			922	98
Service de paquebots, Ile du Prince-Edouard.....			750	00
Communication à la vapeur entre Québec et les provinces maritimes.....			10,000	00
A compte de construction du "Northern Light" pour la communi- cation d'hiver entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme.....			16,241	26
Pêcheries et pisciculture.....			108,183	73
Traitements des employés du département.....			32,789	18
Total.....			1,088,455	07

JOHN TILTON,
Comptable.

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine.

ANNEXE No. 42.

F. X. DION en compte courant avec le Fonds des Pilotes invalides de Québec, jusqu'au 30 décembre 1876.

PILOTES SECOURUS A MÊME LE FONDS.		\$	cts.	\$	cts.
Siméon Plante		58	66		
Clovis Anctil		40	00		
Thomas Théberge		48	00		
Pierre Ross		9	87		
				156	53
PENSIONNAIRES A LA CHARGE DU FONDS.					
MONTANT PAYÉ A CHACUN DURANT L'ANNÉE, DU 1 ^{ER} NOVEMBRE 1875 AU 1 ^{ER} NOVEMBRE 1876.					
PILOTES.					
Neuf pilotes à \$160 chacun.					
Paul Blouin		160	00		
Chs. Boissel (décédé le 7 août 1876).....		123	11		
J. B. Dion		160	00		
Isaac Forbes (décédé le 13 décembre 1876).....		160	00		
Alex. Pelletier (décédé le 20 avril 1876).....		76	00		
Chs. Chouinard		80	00		
Jos. Raymond		160	00		
Antoine Labrèque.....		26	66		
Joseph Langlois		26	66		
				972	43
Huit pilotes à \$140 chacun.					
Féréol Bourget.....		140	00		
Coprean Langlois.....		23	33		
Edouard Demers		140	00		
J. Bte. Pâquet		140	00		
do arrérages.....		70	00		
Pierre Laprise		77	08		
Amable St. Laurent		140	00		
do arrérages.....		11	66		
J. S. D'Amour (décédé le 25 mai 1876).....		68	35		
Jos. St. Laurent		77	08		
				887	50
Quatre pilotes à \$120 chacun.					
Frs. Is. Lapointe.....		120	00		
Frs. X. Lapointe		120	00		
Nich. Paradis		120	00		
Thomas Théberge		41	00		
				401	00
Trente-quatre pilotes à \$96 chacun.					
Jean Ev. Adam		96	00		
Ant. Boucher		96	00		
L. B. Caron (décédé 29 août 1876)		79	46		
A reporter.....		271	46	2,260	93

F. X. DION en compte courant avec le Fonds des Pilotes invalides de
Québec, etc.—*Suite.*

	cts.	\$ cts.
<i>Report</i>	271 46	2,260 93
PILOTES.—<i>Suite.</i>		
Alex. Chamberland	72 00	
do arrérages	24 00	
Pierre Charest	96 00	
Vital Charest	96 00	
F. X. Corriveau	96 00	
Frs. Côté	96 00	
Frs. Curodeau	96 00	
Chs. Dion	96 00	
Guil. Fournier	96 00	
Michel Fournier	96 00	
Isaac Gourdeau (décédé le 21 août 1876)	77 60	
Pierre Gourdeau	96 00	
Joseph Lapointe	96 00	
Jean Lavoie	96 00	
Louis Lemieux	96 00	
F. X. Ménard	96 00	
Michel Morin	96 00	
Frs. Nadeau	96 00	
Pierre Pâquet	96 00	
Frs. Pelletier	96 00	
Ths. Pelletier	96 00	
do arrérages	24 00	
Gabriel Plante	96 00	
Paul Pouliot	96 00	
Ant. Roussel	96 00	
Alexis Roy	96 00	
J. Léon Roy	96 00	
Cél. St. Pierre	96 00	
Ed. Vaillancourt	96 00	
Chs. Vézina	96 00	
Michel Vézina	96 00	
Olivier Vézina	96 00	
Amable Genest (décédé le 8 octobre 1875)—arrérages	18 13	
James Forbes		3,175 19
Jos. Dennis, dit Lapierre	40 00	80 00
do do arrérages	10 00	
		50 00
VEUVES DE PILOTES.		
<i>Soixante-huit veuves à \$80 chacune.</i>		
Veuve C. J. Adam	80 00	
do J. B. Assélin	80 00	
do L. (A. A.) Assélin	80 00	
do L. (M. L.) Assélin	80 00	
do Frs. Baquet	80 00	
do Grég. Bernier	80 00	
do Magl. Bouchard	80 00	
do Chs. Brown	80 00	
do Félix Caron	80 00	
do Germain Caron	80 00	
do Ed. Chevalier	80 00	
do F. Couillard	80 00	
do Dav. Cinq Mars	79 78	
do Jos. Desrosiers	80 00	
do Jos. Dick (décédée le 14 mars 1876)	29 80	
do Ths. Dick	80 00	
do Paschal Dick	80 00	
do Jean Dion	80 00	
do Aug. Dorion	80 00	
<i>A reporter</i>	1,469 58	5,566 12

F. X. DION en compte courant avec le Fonds des Pilotes invalides de Québec, etc.—*Suite.*

	Report.....	\$ cts.	\$ cts.
		1,469 58	5,566 12
VEUVES DE PILOTES.— <i>Suite.</i>			
Veuve Christopher Dumas.....		80 00	
do Jos. Dumas.....		80 00	
do Ths. Dunford.....		80 00	
do Jos. Dussil.....		80 00	
do Jean Gabriel.....		17 78	
do Jacq. Fournier (décédée le 25 novembre 1875).....		5 55	
do Alexis Pelletier.....		42 23	
do Louis Crépault.....		49 06	
do Jean Gaulin.....		80 00	
do Jos. Genest.....		80 00	
do Denis Glynn.....		80 00	
do Pierre Gourdeau.....		80 00	
do Wm. Irvine.....		80 00	
do C. F. Koenig.....		80 00	
do Ovid Lachance.....		80 00	
do F. Langelier.....		80 00	
do Jul. Langlois.....		80 00	
do L. Langlois (E.D.).....		80 00	
do Pierre Langlois.....		80 00	
do Frs. Lapointe.....		80 00	
do J. B. Laroche.....		80 00	
do A. Lavoie (L.M.).....		80 00	
do Henri Lavoie.....		80 00	
do L. M. Lavoie.....		80 00	
do Firmin Lévesque.....		80 00	
do do arrérages.....		20 00	
do Jean Marcoux.....		80 00	
do Jean Mercier.....		80 00	
do Ant. Michaud.....		80 00	
do Henri Noël.....		80 00	
do Pierre Normand.....		80 00	
do Bénéni Normand.....		80 00	
do A. Ouellet.....		80 00	
do J. B. Patoine.....		80 00	
do Dav. Pettigrew.....		80 00	
do Benj. Pineau.....		80 00	
do Paul Pouliot.....		80 00	
do J. M. Plante.....		80 00	
do Amable Genest.....		80 00	
do do arrérages.....		4 67	
do Frs. Rioux.....		80 00	
do Jean Ruel.....		52 00	
do Fred. Simpson.....		80 00	
do John Simpson.....		80 00	
do Jos. Simpson.....		80 00	
do George St. Amand.....		80 00	
do R. E. Simard.....		80 00	
do Pierre Ross.....		36 22	
do Isaac Gourdeau.....		15 34	
do Jos. Lévesque.....		11 88	
do J. B. Caron.....		13 56	
			4 927 87
<i>Quatorze veuves à \$64 chacune.</i>			
Veuve Wm. Amyot.....		64 00	
do Paul Blouin.....		64 00	
do Frs. Boissinot.....		64 00	
do James Campbell.....		64 00	
do Célestin Côté.....		64 00	
do Frs. Desnoyers.....		64 00	
do P. Desrosiers.....		64 00	
<i>A reporter.....</i>		448 00	10,503 99

F. X. DIXON en compte courant avec le Fonds des Pilotes invalides de Québec, etc.—*Suite.*

	\$	cts.	\$	cts.
<i>Report</i>	448	00	10,503	99
VEUVES DES PILOTES.—<i>Suite.</i>				
Veuve H. Gauthier (décédée le 3 juillet 1876)	43	20		
do F. X. Lachance	64	00		
do F. P. Lachance	64	00		
do F. Leclerc	48	00		
do do arrérages.....	16	00		
do M. Pelletier.....	64	00		
do J. O'Reilly.....	64	30		
do A. Royer	64	00		
			875	20
<i>Huit veuves à \$48 chacune.</i>				
Veuve C. W. Chouinard.....	48	00		
do J. Dandurand	48	00		
do André Keable	48	00		
do Guil. Morency	48	00		
do M. Riouse.....	48	00		
do Pierre Rouleau.....	48	00		
do do (arrérages)	12	00		
do J. B. Servant.....	48	00		
do H. Verrault.....	48	00		
			396	00
<i>Quinze veuves à \$40 chacune.</i>				
Veuve Z. Blanchette	40	00		
do Magloire Cavenagh.....	40	00		
do do arrérages.....	10	00		
do Fabien Caron	40	00		
do Magloire Côté	40	00		
do R. Côté	40	00		
do Ant. Fortier.....	40	00		
do L. Langlois (A.R.).....	40	00		
do P. Lapierre.....	40	00		
do P. Lapointe.....	40	00		
do P. Michaud.....	40	00		
do Thos. McNeil.....	40	00		
do George Plante.....	40	00		
do A. Raymond	40	00		
do George Simard.....	10	00		
do do arrérages.....	10	00		
do L. Thivierge.....	40	00		
			590	00
ENFANTS DES PILOTES.				
D. Abraham Chasseur (aliéné).....1.....	48	00		
D. Charest David (malade).....1.....	48	00		
do do arrérages.....	24	00		
H. Couillard	48	00		
D. Charest Gervais	32	00		
do do arrérages.....	40	00		
J. Gourdeau	30	00		
W. Petitgrewe	50	00		
T. Boutin	24	00		
P. Curodeau (aliéné).....1.....	6	00		
P. Toussaint (malade).....1.....	24	00		
P. Baquet	20	00		
T. Dupuis	20	00		
P. Forbes, (décédé le 25 septembre 1875).....3.....	3	05		
N. Fortin (malade).....1.....	20	00		
J. Johan	20	00		
E. Lavoie	57	60		
P. Garneau	48	00		
P. Garneau, a atteint l'âge de 15 ans le 26 février 1875.....1.....	1	17		
<i>A reporter</i>	563	82	12,365	19

F. X. DION en compte courant avec le Fonds des Pilotes invalides de Québec, etc.—*Suite.*

	\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>	563 82	12,365 19
ENFANTS DES PILOTES.—<i>Suite.</i>		
B. Pineau (malade).....1.....	3 00	
do do arrérages.....	9 00	
E. Gourdeau.....	20 00	
		595 82
ETAT DU FONDS.		
Argent prêté	53,710 22	
En main, savoir : dans la caisse d'épargnes	7,543 52	
Entre les mains du trésorier	171 30	
		61,425 04
A déduire pour arrérages de pension dus à cette date		121 33
Total.....		61,303 71
RECETTES.		
Montant reçu du secrétaire-trésorier de la Maison de la Trinité, Québec, le 1er janvier 1876	6,869 87	
Des syndics des chemins à barrière de Québec, une année d'intérêt jusqu'au 1er juillet 1876, sur \$22,800.....	1,368 00	
De la corporat. de Québec, une année d'intérêt jusqu'au 1er juil. 1876, sur \$9,000.....	630 00	
De la Puissance du Canada, une année d'intérêt sur \$19,300.....	1,158 00	
De la succession P. Boisseau, une année d'intérêt sur \$2,000.....	120 00	
Du capitaine A. Marmen, intérêt reçu jusqu'au 31 décembre 1876, \$16 32; reçu surplus du capital de \$240, \$32.45.....	48 77	
La Caisse d'Economie, intérêt jusqu'au 25 mai 1876.....	89 81	
Retenue sur pilotage :—		
De la corporation des pilotes, arrérages de 1876.....	583 42	
do do pour la saison de 1876.....	10,358 89	
Des pilotes-capitaines	253 00	
		21,479 76
DÉPENSES.		
Pensions et secours payés durant la saison.....	156 53	
Arrérages de pensions le 31 décembre 1875.....	307 39	
Montant de la liste des pensions pour le trimestre expirant le 31 janvier 1876.....	3,137 85	
do do do 30 avril 1876.....	3,148 14	
do do do 31 juillet 1876.....	3,176 42	
do do do 31 octobre 1876.....	3,191 21	
Une année de salaire au trésorier et à son aide.....	500 00	
Payé, un tiers du prix d'un coffre de sûreté, les deux autres tiers étant payés par la corporation des pilotes.....	100 00	
Payés à S. Marcotte pour livres blancs.....	32 00	
Payés pour le transfert de bons du gouvernement à la corporation des pilotes.....	9 75	
Payés pour blancs et pour un journal.....	5 65	
Dépôts dans la caisse d'épargnes.....	7,543 52	
Balance dans le trésor.....	171 30	
		21,479 76

F. X. DION,
Trésorier.

E.E.

MAISON DE LA TRINITÉ QUÉBEC,
31 décembre 1876.

Nous, les soussignés, certifions avoir scrupuleusement examiné l'état ci-dessus et l'avoir trouvé correct.

P. COUSIN,
Comptable.

THÉOPHILE CORRIVEAU, }
CHARLES NORMAND, } *Auditeurs.*

ANNEXE No. 43.

RAPPORT SUR LE FONDS DES PILOTES INVALIDES DE MONTRÉAL,
POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

MONTRÉAL, 17 janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus, pour l'information de l'honorable Ministre de la Marine et des Pêcheries, l'état des recettes et dépenses du "Fonds des Pilotes Invalides" pendant l'année expirée le 31 décembre 1876, ainsi qu'un tableau de l'état actuel de ce fonds.

Les deniers dont le "Fonds" dispose augmentent rapidement, comparés à l'année dernière : les garanties accusent une augmentation de \$1,000, et les dépôts faits dans la Caisse d'Épargne de la Cité et du District une augmentation de \$1,137.

Les changements suivants ont été opérés parmi ceux qui ont droit à des pensions à même le Fonds : François Dolbec, ancien pilote, est mort le 3 février dernier ; Edouard Boudreau, ancien pilote, est mort le 30 avril et sa pension a été continuée à sa veuve ; David Mathieu, pilote, est mort le 13 juillet, et sa veuve a été mise sur la liste des pensions.

Aujourd'hui, vingt et une personnes reçoivent des pensions à même le Fonds dix-neuf femmes et deux hommes.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,

H. H. WHITNEY,
Trésorier.

WM. SMITH, écr.,
Député Ministre de la Marine,
Ottawa.

H. H. WHITNEY, trésorier, en compte avec le Fonds des Pilotes Invalides.

Dr

Av.

1876.	Balance reportée.....	cts.	1876.		\$	ts.
1er janvier.....	Recu du percepteur, Trois-Rivières, retenu sur	2,938 95	1er février.....	Veuve O. Abelle, 3 mois de pension, dus le 1er		15 00
14 do	pilottage pour 1875.....	51 62	1er do	do		15 00
13 do	Six mois d'intérêt sur \$19,000, bons du havre, dus	617 50	1er do	Z. Boudreau.....		15 00
22 février.....	le 5 courant.....		1er do	H. Lemai,.....		15 00
	Recu des commissaires du havre, paiement de		1er do	J. Lacoursière,.....		15 00
	la débenture Z, No. 35, due le 5 fé-		1er do	do		15 00
5 mai.....	vrier.....	1,050 00	7 do	A. Mathon,.....		15 00
	Six mois d'intérêt sur \$2,000, bons de la corpora-		7 do	P. Paget,.....		15 00
31 do	tion, dus le 1er courant.....	60 00	7 do	J. Beaudry,.....		15 00
	Six mois d'intérêt de dividende sur \$1,620, effets		7 do	A. Belcourt,.....		15 00
31 do	canadiens, dus le 31 mars.....	48 60	7 do	S. Belisle,.....		15 00
8 juin.....	Recu du percepteur des douanes, retenue sur pilo-		7 do	N. Bouillie.....		15 00
30 do	tage pour mai.....	45 65	7 do	F. Hamelin,.....		15 00
	Recu du percepteur des douanes, retenue sur pilo-		7 do	M. Biron,.....		15 00
30 do	tage pour juin.....	1 25	16 do	A. Trothier,.....		15 00
30 do	Retenue sur pilotage du "Robert Burns".....	293 93	7 do	J. Boney,.....		15 00
27 juillet.....	Retenue sur pilotage, vapeur "Polino".....	1 00	7 do	François Dolbec,.....		15 00
27 do	Six mois d'intérêt sur \$21,000, bons du havre, dus	2 48	21 do	Joseph Mathieu,.....		15 00
31 do	le 5 courant.....	677 50	22 do	John Parlow, livre de compte, droits de la Maison		15 00
	Recu du percepteur des douanes, retenue sur pilo-			de la Trinité, maison de douane.....		
31 do	tage pour juillet.....	259 29		Bons du havre I, No. 81, 6 pour cent, dus le 5		2,000 00
31 août.....	Recu du percepteur des douanes, retenue sur pilo-		3 mars.....	juillet 1896.....		
15 sept.....	tage pour août.....	283 65		Veuve O. Raymond, 3 mois de pension jusqu'à		15 00
30 do	Recu du surintendant des pilotes Léveillé, retenue		1er mai.....	février 1876.....		
30 do	sur pilotage d'un navire, Sorel.....	2 80		Veuve O. Abelle, 3 mois de pension au 1er co-		15 00
30 do	Recu du percepteur des douanes, retenue sur pilo-			rant.....		
3 octobre.....	tage pour septembre.....	293 57		T. Dubord,.....		15 00
	Retenue sur pilotage, propulseur "City of Mont-			J. Lacoursière,.....		15 00
17 do	real".....	1 12		A. Mathon,.....		15 00
17 do	Retenue sur pilotage, propulseur "E. P. Ward,			P. Paget,.....		15 00
21 do	Jun".....	1 10		do		15 00
	Retenue sur pilotage, goëlette "Columbia".....	1 02		Z. Boudreau,.....		15 00
13 do	Recu du percepteur des douanes, retenue sur pilo-			H. Lemai,.....		15 00
	tage pour octobre.....	244 03		O. Raymond,.....		15 00
13 do	Retenue, sur pilotage, vapeur "Polino," de Z.			F. Hamelin,.....		15 00
16 do	Bouillie.....	0 62		J. Beaudry,.....		15 00
16 do	Six mois d'intérêt sur \$2,000, bons de la corpora-			A. Belcourt,.....		15 00
16 do	tion, dus le 1er courant.....	60 00		N. Bouillie,.....		15 00
16 do	Six mois d'intérêt de dividende sur \$1,620, effets			L. D. Bouillie,.....		15 00
16 do	canadiens, dus le 30 septembre.....	48 60		M. Biron,.....		15 00
	Retenue sur pilotage du brick "Creole" de Gê-			A. Trothier,.....		15 00
	nestin Brunet.....	0 90		Joseph Mathieu,.....		15 00
				Olivier Boudreau,.....		30 00
				Veuve S. Belisle,.....		15 00
				J. Boney,.....		15 00

29	do	Recu de L. N. Bouillie, pilote du vapeur "Montréal," 5 p. c. sur son salaire 1876	50 00	12	do	Edouard Boudreau, 3 mois de pension, 1er février.	15 00
30	do	du percepteur des douanes, ret-nue sur le pilotage pour novembre.	201 80	15	do	Edouard Boudreau, 3 mois de pension, 1er mai	15 00
16	déc.	Retenue sur pilotage du vapeur "Valetta," de D. Shaw.	2 44	1er	août	Veuve O. Abelle, 3 mois de pension, 1er août.	15 00
31	do	Intérêt des caisses d'épargne du District et de la Cité jusqu'à cette date	132 88	1	do	Z. Boudreau, do	15 00
				1	do	Thomas Dubord, do	15 00
				1	do	J. Lacoursière, do	15 00
				1	do	A. Mathon, do	15 00
				1	do	P. Paget, do	15 00
				2	do	F. Hamelin, do	15 00
				5	do	O. Raymond, do	15 00
				7	do	Isaie Beaudry, do	15 00
				7	do	A. Belcourt, do	15 00
				7	do	S. Belisle, do	15 00
				7	do	N. Bouillie, do	15 00
				7	do	L. D. Bouillie, do	15 00
				7	do	H. Lenai, do	15 00
				7	do	M. Biron, do	15 00
				7	do	A. Trottier, do	15 00
				22	do	J. Boney, do	15 00
				11	do	Joseph Mathieu, do	15 00
				1er	nov.	Veuve O. Abelle, 3 mois de pension, 1er novembre.	15 00
				1er	nov.	P. Pagé, do	15 00
				2	do	Z. Boudreau, do	15 00
				2	do	T. Dubord, do	15 00
				2	do	H. Lenai, do	15 00
				2	do	J. Lacoursière, do	15 00
				2	do	A. Mathon, do	15 00
				3	do	J. Boney, do	15 00
				6	do	I. Beaudry, do	15 00
				6	do	S. Belisle, do	15 00
				6	do	N. Bouillie, do	15 00
				6	do	L. D. Bouillie, do	15 00
				6	do	F. Hamelin, do	15 00
				6	do	M. Biron, do	15 00
				6	do	A. Trottier, do	15 00
				6	do	D. Mathieu, do	15 00
				6	do	E. Boudreau, 6	30 00
				6	do	Olivier Boudreau, 6	30 00
				7	do	Joseph Mathieu, 3	15 00
				7	do	Veuve A. Belcourt, do	15 00
				7	do	O. Raymond, do	15 00
				31	do	Balance à reporter.	4,096 86
						Total.	7,341 86

 ETAT DU FONDS DES PILOTES INVALIDES.

ETAT DU FONDS.	\$	cts.
Bons du havre de Montréal.....	21,000	00
Bons de l'aqueduc do	2,000	00
Effets du Canada	1,620	00
Argent déposé dans la caisse d'épargnes de la Cité et du District.....	\$4079	20
Argent entre les mains du trésorier.....	17	66
	4,096	86
Total.....	28,716	86

(Signé,)

H. H. WHITNEY,

Trésorier.

MONTRÉAL, 31 décembre 1876.

Je certifie par les présentes que j'ai examiné l'état des recettes et dépenses du trésorier du "Fonds des Pilotes Invalides," pour l'année commencée le 1er janvier et expirée le 31 décembre 1876, ainsi que les garanties plus haut mentionnées, appartenant à ce fonds, et l'argent en caisse; et que j'ai trouvé le tout exact.

ADOLPHE ROY,

Commissaire du Havre.

SUPPLEMENT

(No. 1)

DU

HUITIÈME RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,

POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1876.

LISTE DES PHARES

SUR LES

CÔTES, RIVIÈRES ET LACS

DE LA

CONFÉDÉRATION DU CANADA

AU

31^{ME} JOUR DE DÉCEMBRE 1876.



OTTAWA:

IMPRIMÉ PAR MACLEAN, ROGER ET CIE., RUE WELLINGTON, OTTAWA
1876.

LISTE DES PHARES

SUR LES

CÔTES, RIVIÈRES ET LACS

DU

CANADA

SOUS LA DIRECTION DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

Tous les phares dans le fleuve St. Laurent, en aval de Québec, y compris ceux de la Pointe des Monts, du Cap Chatte et de l'Île aux Œufs, sont éteints le 10 décembre, et les phares du Golfe St. Laurent, du Détroit de Belle-Île, du Détroit de Northumberland, de l'Île du Prince-Edouard et du Détroit de Canso sont éteints le 20 décembre, (à l'exception du phare des Rochers aux Oiseaux, qui est tenu allumé jusqu'au 31 décembre); ils sont allumés le 1er avril de chaque année.

Les phares de la Baie de Fundy et des côtes sud et est de la Nouvelle-Ecosse, ainsi que celui de la pointe sud-ouest de l'Île St. Paul, sont tenus allumés pendant toute l'année.

Les phares en amont de Québec et sur les lacs sont allumés pendant la saison de navigation.

Tous les relèvements sont magnétiques et pris du côté du large.

WM. SMITH,
Député-Ministre de la Marine, etc.

OTTAWA, 1er janvier 1877.

Liste des phares sur les

LABRA

ABRÉVIATIONS:—F., fixe ou immobile; Ecl., à éclats; F. et Ecl., fixe avec des éclats blancs et rouges; dioptriques ou à lentilles à réfraction

No.	Nom du phare.	Place.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A. ecl.; F. et à ecl.; Tour.; Inter.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
1	BELLE-ILE.....	Détroit de Belle-Ile, pointe extrême sud de l'île.	51 53	0 55 22 15	Une	F	Blche.	.....
2	POINTE [AMOUR....	Côté sud-est de la baie de Forteau.	51 27 35	56 50 55	Une	F	Blche.	.....

TERRE-

3	CAP NORMAN.....	Détroit de Belle Ile...	51 38	0 55 53 40	Une	Tr.	Blche.	Ttes les 2 min.
4	POINTE RICHE.....	Détroit de Belle-Ile...	50 41 50	57 27 40	Une	Ecl.	Blche.	Ttes les 15 sec.
5	CAP RAY	Côté ouest du Cap...	47 37	0 59 18 0	Une	Ecl.	Blche.	Ttes les 10 sec.

GOLFE ET FLEUVE

6	ILE ST. PAUL	Sur rocher, vis-à-vis la pointe nord-est de l'île.	47 13 50	60 8 20	Une	F	Blche.
---	--------------------	--	----------	---------	-----------	---	--------	-------

côtes, rivières et lacs du Canada.

D O R.

précédés et suivis de courte éclipse ; Tr., tournant ; C. catoptrique ou à réflecteurs métalliques ; D., inter., intermittent ; Alt., alternant.

Portée en mil. par un temps clair.	Couleur et caractère particulier du phare.	Haut. en pieds du foyer de la lan- te au-dess. du niv. des hautes eaux.	Haut. en pieds du sol à la gi- ronette.	Année où le pha- re a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
28	Blanc, circulaire, re- couvert en plan- ches.	470	62	1858	D, premier ordre.	Visible entre les points N.O. quart N. jusqu'à est, par sud. Par temps de brume et tempêtes de neige, coup de canon d'heure en heure. Dépôt de provisions pour naufragés.	1
18	Blanc, circulaire.....	155	109	1855	D, deuxiè- me ordre.	Coup de canon d'heure en heure par temps de brume et tempêtes de neige.	2

NEUVE.

20	Blanc, hexagone.....	138	40	1871	C	Visible de tous les points d'appro- che du côté de la mer.	3
18	Blanc, hexagone	130	40	1871	C	Visible de tous les points d'appro- che du côté de la mer.	4
20	Blanc, hexagone.....	.....	41	1871	C	A grande distance les éclats ne sont pas visibles. Un sifflet- d'alarme résonne dans les tem- pêtes de neige et par les temps obscurs ou brumeux, 10 secondes par minutes, ce qui laisse un intervalle de 50 sec. entre chaque coup. Entendu dans les temps calmes ou vent derrière à 8 ou 10 milles et vent devant à 3 ou 6 milles, selon l'état de l'at- mosphère.	5

ST. LAURENT.

20	Blanc, octogone, en bois.	140	40	1839	D., troisiè- me ordre.	Masqué entre N. quart E. $\frac{1}{4}$ E. et E.N.E.	6
----	------------------------------	-----	----	------	---------------------------	--	---

LISTE des phares sur les

GOLFE ET FLEUVE

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	No. et situation relative des lumières.	F; A écl.; F et A écl.; Tr.; Int.; Alt.	Couleur de la lumière.	Interralles des révolutions ou des éclats.
7	ILE ST. PAUL.....	Pointe S.-O. de l'île ..	47 11 20	60 9 40	Une	Tr.	Blanc.	T. les minutes..
8	ROCHERS AUX OISEAUX.	Iles de la Madeleine...	47 50 40	61 8 20	Une	F	Blanc.	.....
	ILE ENTRY.....	Côté S.E. de l'île, Iles de la Madeleine.	47 16 30	61 41 20	Une	F	Rouge	.....
10	ILE AMHERST.....	Pointe sud de l'île, Iles de la Madeleine.	47 13 0	61 58 0	Une	Tr.	Rouge et blanc.	T'tes les 30 sec.
11	ETANG DU NORD..	Côté ouest de l'île de la Meule, Iles de la Madeleine.	47 23 30	61 57 0	Une	Tr.	Blanc	T. les 1½ min.
12	PTE. CARLETON..	Baie des Chaleurs	48 5 15	66 7 0	Une	F	Rouge	.....
13	PASPÉBIAC	Sur la pointe	48 0 54	65 14 20	Une	F	Blanc.	.....
14	PTE. AU MAQUE-REAU.....	Baie des Chaleurs, ..	48 12 30	64 46 12	Une	Tr.	Rouge et blanc alt.	T. les minutes..

côtes, rivières et lacs du Canada.

ST. LAURENT.—*Suite.*

Portée en milles par un t. clair.	Couleur et caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la gi- rouette.	Année où le phare a été al- lumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
20	Blanc, octogone, en bois.	140	40	1831	D, troisiè- me ordre.	Masqué de S. S. E., à O. $\frac{1}{2}$ N. Un sifflet d'alarme a été construit sur le côté sud-ouest de l'anse Atlantique, à environ $\frac{1}{2}$ mille de l'établissement de secours; il se fait entendre cinq secondes toutes les minutes durant les temps couverts et les tempêtes	7
21	Blanc, hexagone.....	140	50	1870	D, deuxiè- me ordre.	L'habitation est blanche, à 200 pieds de la tou. Coup de can- non d'heure en heure durant les temps de brume et les tempêtes de neige.	8
12	Blanc, carré, en bois, avec l'habitation du gardien.	90	28	1874	C	Lumière vue de tous les points, excepté de E. S. E., quart N., où elle est interceptée par les hautes terres de l'île.	9
20	Blanc, hexagone.....	.....	.....	1871	C .....	.....	10
20	Blanc, carré.....	200	28	1874	.....	Un sifflet d'alarme à vapeur ré- sonne dans les gros temps, la brume et les tempêtes de neige; 2 coups de 8 secondes par chaque minute, avec intervalle de 22 secondes entre chaque coup, seront entendus dans les temps calmes ou vent derrière à 8 ou 12 milles, et dans les temps d'orage ou vent devant à 3 ou 6 milles, selon l'état de l'atmos- phère.	11
12	Blanc, en bois.....	32	28	1872	C .....	.....	12
13	Blanc, carré, en bois..	55	54	1870	C .....	.....	13
12	Blanc, carré.....	56	27	1874	C .....	.....	14

Liste des phares sur les
GOLFE ET FLEUVE

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F; A écl.; F. et A. écl.; Tr.; Int. Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles de révolutions ou des éclats.
15	CAP D'ESPOIR	Baie des Chaleurs.....	48 25 40	64 18 20	Une	Tr.	Blanc.	T. les 30 secon.
16	PERCÉ.....	Sur le cap Tête Bl'che	48 30 30	64 13 0	Une	F	Blanc.	.....
17	GASPÉ	Pointe O'Hara, quai du bassin.	48 49 53	64 31 41	Une	F	Rouge	.....
18	PHARE-FLOTTANT DE LA B. GASPÉ	Pte. de Sandy Beach, ancré à l'extrémité de la pointe.....	48 50 45	64 24 30	2, rouge 29 et blanche 35 pds. du pont.	F	Rouge avec blanc 6 pds. au-dessus.	.....
19	CAP GASPÉ.....	.....	48 45 15	64 9 15	Une	F	Rouge	.....
20	CAP ROSIER.....	Sur le cap.....	48 51 57	64 12 0	Une	F	Blanc.	.....
21	POINTE HEATH...	Extrémité Est de l'île Anticosti.	49 5 20	61 42 30	Une	F	Blanc.	.....
22	FERME DE BAGOT.	$\frac{3}{4}$ mille ouest de la pointe Sud d'Anticosti.	49 4 0	62 15 10	Une	A écl.	Blanc.	T. les 20 secon.

côtes, rivières et lacs du Canada.

ST. LAURENT.—*Suite.*

Portée en milles par un tp. clair.	Couleur et caractère particu- lier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-des- sus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la gi- ronette.	Année où le pha- re a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
15	Blanc, carré, en bois, avec toit rouge.	90	18	1874	C		15
13	Blanc, carré, en bois.	138	20	1874	C	Trompette.....	16
7	.....	30	.....	.....	C .....	.....	17
.....	Peint en rouge, avec les mots : "Light Vessel" sur le côté.	.....	.....	1871	C .....	.....	18
12	Carré, en bois avec l'habitation du gar- dien.	350	30	1873	C	Un sifflet d'alarme à vapeur ré- sonne dans les gros temps, la brume et les tempêtes ; 10 se- condes dans chaque minute, laissant un intervalle de cin- quante secondes entre chaque coup. Entendu en temps calme ou vent derrière à 8 ou 13 milles et dans les temps d'orage ou vent devant à 3 ou 6 milles, selon l'état de l'atmosphère.	19
16	Circulaire, recouvert en planches, blanc.	136	112	1858	D, 1er ordre.	Coup de canon toutes les heures, par temps de brume et temps de neige.	20
15	Circulaire, recouvert en planches, blanc.	110	90	1835	C	Le phare est toujours ouvert au sud de la pointe Cormoran. Vi- sible entre les points S.-O. quart O. et E. Dépôt de provisions pour naufragés.	21
14	Blanc, hexagone.....	75	54	1871	C	Un sifflet d'alarme, 100 vgs. E. du phare résonne dans les tem- pêtes de neige et par temps obscurs et brumeux dix secon- des par minute, ce qui laisse un intervalle de 50 secondes entre chaque coup.	22

Liste des phares sur les

GOLFE ET FLEUVE

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F. ; A écl. ; F. et écl. ; Int. ; Alt. Tour.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
23	POINTE S.-OUEST.	Ile Anticosti	49 23 45	63 35 46	Une	Tr.	Blanc.	T. les minutes.
24	POINTE OUEST.....	Extrême pointe ouest de l'Ile Anticosti.	49 52 30	64 31 40	Une	F	Blanc.	.....
25	CAP MADELEINE..	Sur le cap.....	49 15 40	65 19 30	Une	Alt	Rouge et blanc.	T. les 2 min....
26	RIVIÈRE MARTIN..	Sur la rive sud, comté de Gaspé.	49 13 25	66 9 0	Une	F	Blanc.	.....
27	SEPT ILES.	Sur l'Ile Caroussel.....	50 5 40	66 22 44	Une	F	Blanc.	.....
28	CAP CHATTE.....	Pointe N.E. du Cap...	49 5 55	66 45 29	Une	Tr.	Blanc.	T. les 30 secon.
29	ILE AUX ŒUFS...	600 pieds de l'extrémité sud de l'Ile.	49 38 0	67 10 0	Une	Tr.	Blanc.	T. les 1½ min...
30	PTE. DES MONTs..	Environ 1¼ mille de la pointe N.-E.	49 19 35	67 21 55	Une	F	Blanc.	.....
31	MATANE.....	Rimouski	48 52 0	67 33 0	Une	F	Rouge	.....
32	PETITE POINTE MÉNIS.	.....	48 41 10	68 2 30	Une	Tr.	Blanc.	T. les minutes.

côtes, rivières et lacs du Canada.

ST. LAURENT.—*Suite.*

Portée en milles par un t. clair.	Couleur et caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la gi- rouette.	Année où le phare a été al- lumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
15	Blanc, circulaire, et recouvert en plan- ches.	100	75	1831	C	Visible entre le points N. N.-O. quart S. au S.-E. et E.	23
15	Blanc, circulaire, et recouvert en plan- ches.	112	109	1858	D., second ordre.	Coup de canon d'heure en heure par temps brumeux et tempêtes de neige. Dépôt de provisions pour naufrages.	24
Rouge 15, Blanche 20	Blanc, hexagone...	147	54	1871	C .....	.....	25
17	Blanc, carré, bois, avec habitation at- tachée.	125	54	1876	C .....	.....	26
20	Blanc, carré, bois, avec habitation at- tachée.	200	39	{ rec'n- tr. en 1876 }	C .....	.....	27
18	Blanc, carré, bois.....	120	26	{ 1871 rec'n- tr. en 1875 }	C	Visible de tous les points d'ap- proche du côté de la mer.	28
15	Octogone, surmonté de l'habitation.	70	35	1871	C .....	.....	29
15	Blanc, circulaire, re- couvert en planches	100	75	1830	C	Dépôt de provisions pour naufra- gés. Coup de canon d'heure en heure par temps de brume et tempêtes de neige.	30
10	Blanc, carré, bois, avec habitation at- tachée.	65	28	1873	C .....	.....	31
15	Blanc, carré, avec couverture rouge et habitation at- tachée.	56	40	1874	C .....	.....	32

Liste des phares sur les

GOLFE ET FLEUVE

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	No. et situation relative des lumières.	F. ; A. écl. ; F. et à écl. ; Int. ; Alt. ; Tr.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
33	PHARE FLOTTANT DE MANICOUAGAN	4 milles de terre, la Péninsule Est, direction N. E., et Péninsule ouest direction O. N. O., ancré dans 25 brasses d'eau.	49 2 0	68 15 0	Deux, une à 27 pds. et l'autre à 24 pieds du pont.	F	Blche.	.....
34	PTE. AUX PÈRES..	Rimouski	48 31 25	68 27 40	Une	F	Blche.	.....
35	PORT NEUF	Comté de Saguenay...	48 37 0	69 6 0	Une	F	Blche.	.....
36	ILE BIQUETTE.....	Près du centre de l'île	48 25 18	68 53 20	Une	Tr.	Blche.	T. les 2 minut.

FLEUVE ST.

37	PHARE FLOTTANT DE L'ILE ROUGE	N. E. de l'île Rouge...	48 6 30	69 30 20	Deux—une à l'avant, l'autre au grand mât.	F	.....	.....
38	ILET ROUGE.....	Au centre de l'ilet.....	48 4 20	69 32 56	Une	F	Rouge	.....
39	} POINTE NOIRE FEUX D'ALIGNEMENT.	A Tadousac, entrée de la rivière Saguenay.	48 5 38	69 42 35	Deux—une sur la p'te et l'autre à 608 vgs. N. O. $\frac{1}{2}$ N. de la première.	F	Blche.	.....
40			48 5 40	69 43 2		F	Blche.	.....
41	I. AUX ALOUETTES	Entrée du Saguenay...	48 5 30	69 40 0	Une	F	Blche.	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

ST. LAURENT — *Suite.*

Portée en milles par un tp. clair.	Couleur ou caractère particu- lier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-des- sus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la gi- rouette.	Année où le pha- re a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
12 chq.	Peinturé en noir avec "Manicouagan, Que- bec," à la poupe.	.....	.....	1872	D,.....	Sifflet d'alarme durant les gros temps, la brume et les tempêtes de neige; résonne 8 secondes avec intervalles de 8 secondes, puis un autre coup de 8 second. suivi d'un intervalle de 2 min. et 20 secondes.	33
10	Blanc, carré.....	43	.....	1859	C.....	Station de pilotes.....	34
15	Blanc, carré, en bois..	40	27	1873	C.....	.....	35
17	Blanc, circulaire en planche.	112	65	1844	C.....	Coup de canon de demi-heure en demi-heure par temps de brume et tempêtes de neige.	36

LAURENT.

12	Bateau peint enrouge avec les mots "Red Island Light Ship" sur les côtés.	.....	34 pds. du pont.	1871	C.....	Le phare-flottant est ancré dans dix brasses d'eau, direction N.E. de l'île Rouge, un peu ouvert au N. de l'île aux Lièvres, ayant la bonée rouge à environ un demi- mille à l'O.S.O. Un sifflet a été installé sur le bateau, et par les brouillards et les tempêtes de neige, on le fera résonner dix secondes par minute, laissant entre chaque sifflement un inter- valle de 50 secondes.	37
12	Circul., pierre, gris...	75	51	1848	C.....	.....	38
9	.....	82	22	1875	C.....	Pour faire éviter aux navires la rive de Prince, le récif de la Barre et les Vaches.	39
9	.....	117	22	1875	C.....		40
10	Carré, en bois, blanc.	35	29	1872	C.....	.....	41

Liste des phares sur les

FLEUVE

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	No. et situation relative des lumières.	F. ; A. écl. ; F. et écl. ; Tour. ; Int. ; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
42	RIV. SAGUENAY...	Phares d'alignement sur la grève.			Dix.....	F	Blanc.	
43	QUAI DE CHICOUTIMI.				Une	F	Blanc.	
44	ILE VERTE.....	Sur la pte. N. de l'Îlet.	48 3 17	69 25 10	Une	F	Blanc.	
45	POT À L'EAU-DEVIE.	42 bras. du bout S.E. de l'île.	47 52 30	69 40 50	Une	F	Blanc.	
46	GROS PÉLERINS...	20 bras. à l'O. du milieu de l'île, et 54 bras. au S., du niv. de l'eau.	47 43 15	69 44 20	Une	F	Blanc.	
47	GRANDE ÎLE, KAMOURASKA.	120 toises du N.E. du bout de l'île, 80 bras. du niveau de l'eau.	47 38 20	69 51 40	Une	Tr.	Blanc.	Eclats brillants toutes les minutes.
48	POINTE AUX ORIGNAUX.	Sur un quai, rivière Ouëlle, Kamouraska	47 29 36	70 1 43	Une	F	Rouge	
49	CAP AUX OIES.....	Comté de Charlevoix.	47 29 30	70 13 45	Une	F	Blanc.	
50	BAIE ST. PAUL...	Comté de Charlevoix.	47 24 45	70 29 0	Une	F	Blanc.	
51	PHARE DE LA TRAVERSE D'EN BAS.	Bord N.E. des battures St. Roch.....	47 22 10	70 14 50	Deux, une 4 pieds plus élevée que l'autre.	F	Blanc.	

côtes, rivières et lacs du Canada.

ST. LAURENT.—*Suite.*

Porté en mil. par un temps clair.	Couleur et caractère particulier du phare.	Haut. en pieds du foyer de la lan- te au-dess. du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pds. du sol à la gi- ronette.	Année où le pha- re a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	42
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	43
13	Octogone, recouvert en bois, blanc.	60	40	1809	C	Coup de canon de demi-heure en demi-heure pendant la brume et les tempêtes de neige.	44
10	Brique, couleur mar- ron.	78	39	1862	D, 4ème ordre.	.....	45
12	Brique, couleur mar- ron.	180	39	1862	D, 4ème ordre.	.....	46
18	En bois.....	166	39	1862	C .....	.....	47
8	Blanc, carré, en bois.	34	20	1875	C .....	.....	48
12	Blanc, en bois, avec habitation.	48	42	1876	C .....	.....	49
10	Blanc, carré, en bois, avec habitation.	36	30	1876	C .....	.....	50
10 chq.	Deux mâts rouges avec ces mots : "Traverse Light- ship" en lettres blanches sur cha- que côté.	.....	27 et 23 au-des- sus du pont.	1836	D.....	Un sifflet d'alarme placé sur le phare-flottant résonne 12 secondes par chaque minute, avec un inter- valle de 48 secondes dans les gros temps, la brume et les tempêtes de neige. Si pour une raison quelconque le bateau-phare se trouve éloigné de sa station, une boule rouge sur le grand mât sera baissée et une seule lumière expo- sée.	51

Liste des phares sur les

FLEUVE ST.

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	No. et situation relative des lumières.	F. ; A écl. ; F. et à écl. ; Tour ; Inter. ; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
52	PHARE-FLOTTANT DE LA TRAVERSE D'EN HAUT.	Bord N. O. des batteries St. Roch.	47 19 50	70 16 0	Deux, principale lumière à 8 pieds au-dessus de l'autre.	F	Blche.	
53	PILIER DE PIERRE	A 50 brasses de la pointe S. de l'Îlet.	47 12 25	70 21 26	Une	Tr.	Blche.	Chaq. 1½ min.
54	ROCH. ALGERNON	Près le pilier de pierre						
55	ILE AUX GRUES...	A 1½ mile de la pointe O. de l'île.	47 3 30	70 32 30	Une	F	Blche.	
56	BELLECHASSE.....	A l'extrém. E. de l'île	46 56 0	70 46 0	Une	F	Blche.	
57	} ST. FRANÇOIS {	A l'extrémité E. de l'île d'Orléans	47 0 12	70 45 19	} Deux.....	F	Blche.	
58			47 0 24	70 44 51				
59	} CAP ROUGE... {	Entre pte. de la traverse et le Banc Brûlé.	47 7 45	70 40 28	} Deux.....	F	Blche.	
60			47 7 43	70 40 30				
61	PORT ST. JEAN...	Sur un quai, Ile d'Orléans.	46 55 20	70 53 30	Une	Tr.	Blche.	Chaq. 30 sec...
62	POINTE ST. LAURENT.	Ile d'Orléans.....	46 51 50	71 2 40	Une	F	Blche.	
63	MONTÉE DU LAC ..	Cap Rouge.....	47 7 40	70 42 30	Une	F	Blche.	
64	ST. ANTOINE.....	Rive Sud.....	46 39 40	71 36 10	Une	F	Blche.	

côtes, rivières et lacs du Canada.

LAURENT — *Suite.*

Portée en milles par un tp. clair.	Couleur ou caractère particu- lier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-des- sus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la gi- rouette.	Année où le pha- re a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
6 chq.				1871	C	Quand le bateau est déplacé, le feu seul du grand mât est allu- mé, et pendant le jour on des- cend la boule qui couronne le grand mât. Une cloche se fera entendre pendant les brouil- lards et les tempêtes de neige.	52
13	Blanc, pier., conique	68	38	1843	C		53
						En voie de construction.	54
10	Bois.....	44	37	1862	C		55
13	Bois.....	70	30	1862	C		56
11	..... {	110	30	1875	C	Feux d'alignement de la tra- verse du chenal du nord.	57
	..... {	30	28				58
11	..... {	230	34	1875	C		59
	..... {	170	24				60
15	Blanc, carré, en bois	27	23	1874	C		61
8	Banc, en bois.....	38		1869	C		62
10	Blanc, carré, en bois	175	30	1870	C		63
10	Blanc, en bois	96		1858	C		64

Liste des phares sur les

FLEUVE ST.

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	No. et situation relative des lumières.	F.; A. écl.; F. et à écl.; Tour.; In-ter.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
65	ST. CROIX	Sur rivage près de la marq. des h'tes eaux et à $\frac{1}{4}$ de m. de l'égli.	46 37 45	71 44 10	Une	F	Blanc.	.....
66	PORT NEUF.....	Sur la rive N., à $\frac{3}{4}$ de mille du fleuve	46 41 48 Lum. N.	71 52 10	Deux, S. O. et N.E., à près de 180 vg. d'inte.	F	Blanc.	.....
67	POINTE PLATON...	Sur le côté S., à 1 $\frac{1}{2}$ mille en aval de l'île Richelieu.	46 39 13 Lum. N.	71 53	3 Deux, S 72° O., 169 vg. d'interva..	F	Blanc.	.....
68	RICHELIEU.....	Centre de l'île	46 38 30	71 54 51	Une	F	Blanc.	.....
69	RIVIÈRE DUCHÊNE .....	.....	.....	.....	Une	F	Blanc.	.....
70	LOTBINIÈRE.....	Haut .....	.....	.....	Une	F	Blanc.	.....
71	LOTBINIÈRE	Bas .....	.....	.....	Une	F	Blanc.	.....
72	ILE DES CENDRES	Rivière Richelieu.....	45 1 20	73 25 0	Une	F	Blanc.	.....
73	ILE DU SANG.....	Rivière Richelieu	45 1 0	73 24 50	Une	F	Blanc.	.....
74	POINTE LANGLAIS	Sur rive S., à $\frac{1}{2}$ mille en aval de la grande rivière du Chêne...	46 35 5	71 59 35	Une	F	Blanc.	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

LAURENT.—*Suite.*

Porté en mil. par un temps clair	Couleur et caractère particulier du phare.	Haut. en pieds du foyer de la lant. au-dess. du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pds. du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
6	Blanc, en bois	30	20	1842	C	Petite lumière aidant à suivre le chenal sur une certaine distance en amont et en aval.	65
5 chq.	Blanc, tous les deux en pierre, lant. infér. sur le toit d'une mais. {	200 120	}	1842	C	Guident dans le chenal Richelieu jusqu'au feu de l'île Richelieu.	66
12 chq.	Blanc, octogone, en bois. {	152 130	24 7	1816 1824	} C	Guident en remontant le Richelieu.	67
	Octogone, en pierre..	27	.....	1816	C	Cette lumière et celle de la pointe Platon sont presque dans les mêmes relèvements: N. 73° E.	68
.....	Blanc, carré, en bois.				C		69
.....	Blanc, carré, en bois.				C		70
.....	Blanc, carré, en bois.				C		71
4	Blanc, carré, en bois, avec logement.	44	42	re-cons., 1875	C	Feux d'alignement à $\frac{3}{4}$ de mille de distance.	72
4	Blanc, en bois	12	10	re-cons., 1875	C		73
5	En bois.	35	8	1844	C	Signale les battures des Grondines, et fait parer les battures Cardin, et sert de reconnaissance pour le chenal Richelieu.	74

Liste des phares sur les

FLEUVE ST.

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	No. et situation relative des lumières.	F. ; A écl. ; F. et à écl. ; Int. ; Alt. ; Tr.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
75	CAP CHARLES	Sur le cap.....	46 33 39	72 4 15	Deux, N. 67° O. 80 vgs. d'interv.	F	Blanc.	.....
76	GRONDINES.....	Rive nord.....	46 35 49	72 4 12	Deux, S. 66° O., 1,350 vgs. d'int.	F	Blanc.	.....
77	ST. PIERRE LES BECQUETS.	Rive sud, sur le sommet de la pointe St. Pierre.	46 30 28	72 12 30	Une	F	Blanc.	.....
78	BATISCAN.....	Rive nord, 1½ mille en aval de l'église de Batiscan.	46 30 16 Lum. S.	72 14 52	Deux, S. 73° O., 222 vgs d'interv.	F	Blanc.	.....
79	POINTE CITROUILLE.	.....	.....	.....	.....	F	Blanc.	.....
80	CHAMPLAIN.....	Rive nord, près de l'église de Champlain.	46 24 34	72 20 32	Une	F	Blanc.	.....
81	CAP MADELEINE..	Lumière inférieure, rive nord, à 3 milles en aval du cap.	46 23 46 Lum. S.	72 27 18	Deux, S. 60° O., 200 vgs d'interv.	F	Blanc.	.....
82	CAP MADELEINE..	Lumière supérieure, rive nord, à 2 milles en aval du cap.	46 23 16 Lum. O.	72 28 38	Deux, S. 85° O., 235 vgs d'interv.	F	Blanc.	.....
83	PORT ST. FRANCOIS.	Rive sud, feu supérieur sur une jetée.	46 16 20 Lum. O.	72 37 15	Deux, S. 76° O., 3,240 vgs. d'int.	F	Blanc.	.....
84	POINTE DU LAC...	Rive nord.....	46 16 50	72 40 22	Une	F	Blanc.	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

LAURENT.—*Suite.*

Portée en milles par un tp. clair.	Couleur et caractère particu- lier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-des- sus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la gi- rouette.	Année où le pha- re a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
4 chq.	En bois	110	20	1856	C	Guident du cap à la Roche et du cap Charles, et réciproquement, et sert de reconnaissance pour passer le Richelieu.	75
5 chq.	Blanc, octogone, en bois.	50 et 25	30	1857	C	Guident du cap à la Roche Le vrard.	76
5	Blanc, octogone, en bois.	85	12	1844	C	Fait connaître le plus grand dé- tour à donner au cap à la Roche.	77
3 chq.	Blanc, octogone, en bois.	{ 39 20	{ 31 11	1844	C	Font passer Levrard et parer la batture Ste. Anne au sud et le Pouillier au nord.	78
.....	Sur une charpente.	.....	.....	.....	.....	Phare temporaire.....	79
4	Blanc, octogone, en bois.	30	10	1844	C	Point de reconnaissance pour la pte. infér. de la baie Champlain.	80
4 chq.	Blanc, octogone, en bois.	{ 53 33	{ 13 10	1843	C	Font parer la batture Bigot.....	81
6 chq.	Blanc, octogone, en bois.	{ 55 35	{ 30 10	1843	C	Font parer Pouillier Provencher..	82
3 chq.	Blanc, octogone, en bois, l'un en haut et l'autre en bas.	{ 31 12	{ 21 4	1849	C	Tenus l'un par l'autre avec le phare-flottant de l'est sur le lac, font passer le chenal dragué, S. 70° O. Feu élevé sur une jetée; est enlevé l'hiver.	83
12	Blanc, octogone, en bois.	71	24	1843	C	Indique le détour du chenal à la Pointe du Lac.	84

LISTE des phares sur les

FLEUVE ST.

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	No. et situation relative des lumières.	F; A écl.; F et à cel.; Tr.; Int.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
85	PHARE FLOTTANT, EST.	Sur le lac.....	46 15 56	72 42 18	Une	F	Blanc.	.....
86	PH. FLOTTANT CENTRE.	S.S.E., 2½ milles de la Rivière du Loup.	46 11 39	72 53 20	Une	F	Blanc.	.....
87	PH. FLOTTANT OUEST.	Côté N. du chenal N. E. par N., 3 milles de l'île Plate.	46 9 39	72 56 50	Une	F	Blanc.	.....
88	ILE AUX RAISINS.	Sur l'île.....	46 6 14	72 57 50	Une	F	Blanc.	.....
89		Côte S. de l'île	46 6 0	72 58 0	Une	F	Blanc.	.....
90	PIERRE OU ILE À LA PIERRE.	Côte E. de l'île.....	46 5 54	72 59 40	Une	F	Blanc.	.....
91	ILE DE GRACE	Sur l'île.....	.....	.....	Une	F	Blanc.	.....
92	LAVALTRIE	Côté S. de l'île	45 52 55 Lum. S.	73 16 0	Deux, S. 38° O., 320 vgs. d'interv.	F	Blanc.	.....
93	TRAVERSE	2½ milles en amont de Contrecoeur.	45 49 52 Lum. N.	73 17 0	Deux, S. 28° O., 1,500 vgs d'int	F	Blanc.	.....
94	ILE AUX PRUNES...	Vis-à-vis Verchères...	45 46 50	73 22 30	Une	F	Blanc.	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

LAURENT.—*Suite.*

Portée en mil. par un temps clair.	Couleur et caractère particulier du phare.	Haut. en pieds du foyer de la lant. au-dess. du niv. des hautes eaux.	Haut. en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
6	Rouge.....	15	8	.....	C	Enlevé à l'approche de l'hiver à cause des glaces. Sur côté S. de la Petite Traverse de la Rivière du Loup.	85
6	Rouge	15	8	1816	C	Enlevé à l'approche de l'hiver à cause des glaces. Indique le détour du chenal et conduit au No. 2.	86
.....	Rouge.....	15	8	1828	C	En rapport avec l'île à la Pierre, et en ligne avec le No. 1, fait éviter les battures de St. François et à la Carpe.	87
6	Rouge.....	30	20	1843	} C	Guident de l'entrée de la batture du lac St. Pierre au phare-flottant No. 1, en remontant et en descendant.	88
.....	Rouge .....	.....	.....	1863			89
6	Rouge.....	30	.....	.....	C	Indique l'entrée du chenal et conduit jusqu'au feu No. 1.	90
.....	Blanc, octogone, en bois.	.....	.....	.....	C .....	.....	91
.....	Rouge.....	{ 21 13	{ 17 9	1831	C	Conduisent au chenal des îles Plates.	92
.....	Blanc, carré, en bois.	.....	.....	1857	C	Guide au chenal de Lavaltrie et à l'île Bouchard, indique le nouveau chenal et doit être tenu en ligne jusqu'à ce que les lumières de Lavaltrie soient l'une par l'autre.	93
.....	Blanc, octogone, en bois.	.....	.....	1866	C	Fait éviter l'île.	94

Liste des phares sur les

FLEUVE ST.

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F. ; A écl. ; F. et écl. ; Int. ; Alt. Tour.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
95	RÉPENTIGNY	A $\frac{3}{4}$ mille en aval de Répentigny.	45 45 2	73 26 8	Deux, S. 22° O., 170 vgs. d'interv.	F	Blanc.	.....
96	ILE À LA BAGUE...	Sur l'île.....	45 44 14	73 26 15	Une	F	Blanc.	.....
97	STE. THÉRÈSE.....	Sur l'île.....	45 41 22 Lum. $\frac{1}{2}$ N.	73 27 40	Deux, S. 50° O., 220 vgs. d'interv.	F	Blanc.	.....
98	PTE. AUX TREMBLES.	Rive nord	45 38 26 Lum E.	73 29 20	Deux, S. 46° O., 600 vgs. d'interv.	F	Blanc.	.....
99	MONTREAL	Sur le quai.....	45 30 22	73 33 14	Deux, S. 41° O., 73 vgs. d'interv.	F	Rouge	.....
100	LACHINE	Sur la jetée à l'entrée du canal, rive nord.	45 27 0	73 41 0	Une	F	Blanc.	.....
101	LAC ST. LOUIS ...	Phare flottant No. 1, à $\frac{1}{2}$ de mil. en amont de Lachine.	45 26 30	73 42 10	Une	F	Blanc.	.....
102	LAC ST. LOUIS ...	Phare flottant No. 2, à $2\frac{3}{4}$ de mil. en amont de Lachine.	45 25 40	73 44 15	Une	F	Blanc.	.....
103	LAC ST. LOUIS ...	Sur la jetée Est du phare de la Pointe Claire.	45 24 30	73 45 20	Une	F	Blanc.	.....
104	CHATEAUGUAY....	Bateau-phare, $4\frac{1}{2}$ mil. en amont de Lachine.	45 24 0	73 49 18	Une	F	Blanc.	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

LAURENT.—*Suite.*

Portée en milles par un t. clair.	Couleur et caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la gi- ronette.	Année où le phare a été al- lumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
4 chq.	En bois, blancs	{ 30 14 }	{ 26 14 }	1843	C	Guident dans le chenal de l'île à la Bague et font parer le Pouillier au nord, et la batture au sud.	95
4	Octogone, en bois, blanc.	24	.....	1831	C	Indique l'île qui est très-basse. On enlève ce phare l'hiver à cause des glaces.	96
4 chq.	En bois, blancs, carrés .....	.....	.....	.....	C	Conduisent à l'entrée du chenal de Verchères en remontant et en descendant le fleuve.	97
.....	Phare haut et bas ; octo. en bois, blancs.	{ 53 25 }	{ }	1846	C	Guident dans le chenal entre la Point-aux-Trembles et Varen- nes, en remontant jusqu'à la Longue-Pointe.	98
4 chq.	Octogones, en bois...	{ 38 29 }	{ 31 21 }	1830	C	Indiquent le chenal le plus pro- fond jusqu'au et depuis le havre.	99
6	En bois, blanc, carré.	23	17	1849	C .....	.....	100
6	Circul. en fer, rouge.	20	.....	1849	C	Tour blanche sur bateau ; lanterne rouge.	101
6	Rouge	20	.....	.....	C	do do	102
9	En bois, blanc, carré.	33	20	1874	C .....	.....	103
6	Rouge	20	.....	1849	C	Tour blanche, lanterne rouge.	104

Liste des phares sur les

FLEUVE ST.

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	No. et situation relative des lumières.	F. ; A. écl. ; F. et écl. ; Tour. ; Int. ; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
105	BEAUHARNOIS	Entrée inférieure du canal, rive sud.....	45 19 40	73 54 30	Deux, N. 61° E., à 414 verges de distance.	F	Blanc.	.....

RIVIERE

106	POINTE CLAIRE.....	Sur la batture, côté N. du chenal, environ 1 mille en aval de la pointe.	45 26 0	73 48 10	Une	F	Blanc.	.....
107	POINTE CARON.....	2 milles en aval de Ste. Anne du Bout de l'Île.	45 20 0	74 5 0	Deux.....	F	Blanc.	.....
108	ST. ANNE DU BOUT DE L'ISLE.	.....	45 19 0	74 2 0	Deux.....	F	Blanc.	.....
109	PTE. À CADIEUX.	Comté des Deux-Montagnes.	45 26 25	74 0 50	Une	F	Blanc.	.....
110	POINT AUX ANGLAIS.	Près Carillon.....	45 13 0	74 15 0	Une	F	Blanc.	.....
111	ST. PLACIDE.....	17 milles en amont de Ste. Anne du Bout de l'Île.	45 20 0	74 10 0	Deux.....	F	Blanc.	.....
112	L'ORIGINAL.....	Sur la pointe.....	45 42 0	74 46 15	Une	F	Blanc.	.....
113	POINTE MCTAVISH	Sur la jetée.....	45 50 0	74 52 30	Une .....	...	Blanc.	.....
114	BATT. DE WADE..	.....	45 25 0	75 37 0	Une .....	...	Blanc.	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

LAURENT.—*Suite.*

Portée en milles par un p. clair.	Couleur et caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la gi- rouette.	Année où le phare a été al- lumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
10	Carré, charp., en bois			1850	C	En les tenant l'un par l'autre court sur le feu de Chateauguay	105

OTTAWA.

7	En bois	29	25		C		106
	Bran, carré, en bois			1874	C	Balises	107
	Brun, carré, en bois			1874	C	Balises	108
6	Blanc, carré, en bois	30		1875	C	Phare de rivière	109
10	Blanc, carré, en bois	22	27	1873	C	Phare de rivière	110
	Brun, carré, en bois			1874	C	Balises	111
6	Hexagone, blanc	45	30	1871	C	Balise	112
		35	30	1871	C	Balise	113
8	Lanterne sur une cons. en charpente	35	25	1870	C		114

Liste des phares sur les

RIVIÈRE

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situa- tion relative des lumières.	F.; A. écl.; F. et à écl.; Tour.; In- term.; Alt.	Couleur de la lu- mière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
115	BATT. DE GREEN.	Sur la jetée du côté S. du chenal, 7 milles plus bas que la cité d'Ottawa.	45 29 30	75 31 20	Une	F	Blanc.	.....
116	MORRIS OU ILE VICTORIA.	Lac des Chats						
117	ILE CAMPBELL.....	Lac des Chats .....	.....	.....	Trois.....	F	Blanc.	.....
118	ILET DE LA RIV. CREUSE.	Emb. de la rivière)						

FLEUVE ST.

119	GROSSE POINTE...	Entrée supérieure du canal Beauharnois..	45 15 35	74 9 25	Deux.....	F	Blanc.	.....
120	GROSSE POINTE...	Sur des jetées dans la rivière.	45 15 30	74 9 30	Deux... ..	F	Blanc.	.....

LAC ST.

121	CÔTEAU DU LAC..	Sur le déb. de la riv...	45 15 30	74 13 10	Une	F	Rouge	.....
122	POINTE McKIE.....	Rive nord.....	45 12 25	74 19 10	Une	F	Blanc.	.....
123	PORT LEWIS.....	Sur la pte. McKillop...	45 11 30	74 17 0	Une	F	Blanc.	.....
124	ILE AUX CERISES..	Côté sud du chenal nord.	45 9 10	74 22 30	Une	F	Blanc.	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

OTTAWA.—*Suite.*

Portée en milles par un tps. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-des- sus du niveau hautes eaux.	Hauteur en pds du sol à la gi- rouette.	Année où le pha- re a été allumé	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Observations.	No.
9	Blanc, bois.....	36	17	.....	C		115
							116
8 à 10	Blanc, carré, en bois		20	.....	C	Balises.....	117
							118

LAURENT.

8	Une rouge et une blanc., carré, en bois	20	20	{ 1845 1850 }	{ C	{ Il faut les tenir l'un par l'autre en sortant du canal, jusqu'à ce que les feux d'en haut soient l'un par l'autre.	119
3 ou 4	Une rouge et une blanc., carré, en bois	.....	.....	1850	C		120

FRANÇOIS.

3	Sur un poteau.....	24	.....	.....	C		121
10	Blanc, carré, en bois.	30	24	.....	C	A demi-chemin entre le Côteau et l'île aux Cerises.	122
10	Blanc, carré, en bois.	35	22	1875	C		123
10	Blanc, carré, en bois	40	30	1847	C		124

Liste des phares sur les

FLEUVE ST.

LAC ST.

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A. écl.; F. ét. écl.; Tr.; Int.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles de révolutions ou des éclats.
125	ILE AUX CERISES..	Sur une jetée dans le fleuve.	45 8 20	74 25 40	Une	F	Blanc.	.....
126	CRIE.....	Côté nord du ch. sur une jetée à 4 mil. au sud-ouest du village de Lancaster.	45 6 40	74 30 30	Une	F	Blanc.	.....
127	ILE HAMILTON.....	Comté de Glengarry, Ontario.	45 4 28	74 32 27	Une	F	Blanc.	.....
128	GLENGARRY, OU POINTE DE LA MAI. DE PIERRE	Comté de Glengarry, Ontario.	45 3 32	74 36 45	Une	F	Blanc.	.....
129	CANAL CORNWALL		45 1 0	74 55 25	Une	F	Blanc.	.....

FLEUVE ST.

130	POINTE WINDMILL	Prescott, Ont., fleuve St. Laurent.	44 46 20	75 28 40	Une	F	Blanc.	.....
131	BATTUR. DE COLE	Sur la jetée 5 milles à l'ouest de Brockville, à $\frac{3}{4}$ de mille de la rive nord.	44 34 10	75 45 40	Une	F	Blanc.	.....
132	ILE DU GRENADIER	Pointe S. O. de l'île, côté N. du chenal, à 2 milles en aval de Rockport.	44 24 30	75 54 10	Une	F	Blanc.	.....
133	ILE LINDOE.....	Pointe N. O. de l'île, côté sud du chenal, à 5 milles ouest de Rockport.	44 22 30	76 0 10	Une	F	Blanc.	.....
134	PASSE GANANOQUE.	Pointe N. E. de la petite île Stave, côté S. du chenal, à 5 mil. en aval de Gananoque.	44 20 50	76 4 10	Une ...	F	Blanc.	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

LAURENT.—*Suite.*FRANÇOIS.—*Suite.*

Portée en milles par un tp. clair.	Couleur ou caractère particu- lier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-des- sus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la gi- rouette.	Année où le pha- re a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No
8	Blanc, carré, en bois.	.....	.....	1849	C	Vis-à-vis la lumière, au nord du chenal, il y a une balise.	125
8	Blanc, carré, en bois.	20	20	1844	C .....	.....	126
10	Blanc, carré, en bois.	42	27	.....	C .....	.....	127
10	Blanc, carré, en bois, avec l'habitation du gardien	42	27	.....	C .....	.....	128
.....	.....	.....	.....	1865	C	Sous le contrôle du surintendant des Travaux Public.	12

LAURENT.

15	Circulaire	92	62	.....	C .....	.....	130
6	Blanc, carré, en bois.	33	31	1856	C .....	.....	131
10	Blanc, carré, en bois.	55	37	1856	C .....	.....	132
7	Blanc, carré, en bois.	40	26	1856	C .....	.....	133
.....	Blanc, carré, en bois.	44	37	1856	C .....	.....	134

Liste des phares sur les

FLEUVE ST.

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situa- tion relative des lumières.	F. ; A. écl. ; F. et écl. ; Tour. ; Int. ; Alt.	Couleur de la lu- mière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
135	BATTURE JACK STRAW.	Sur jetée, côté nord du chenal, à trois milles de Ganano- que.	44 21 0	76 6 30	Une	F	Blanc	.....
136	BATTURE SPEC- TACLE.	Sur jetée, côté nord du chenal, 2 milles O. de Gananoque.	44 4 15	76 10 40	Une	F	Blanc.	.....
137	ROCHER DU CHE- VAL ROUGE.	Sur jetée, côté S. E. du chenal, à $\frac{1}{2}$ mille O. de la batture Jack Straw.	44 19 30	76 11 20	Une	F	Blanc.	.....
138	ILE BRULÉE.	Pointe S. E. de l'île, côté nord du che- nal, à $\frac{3}{4}$ de mille de la batture Specta- cle.	44 19 5	76 11 40	Une	F	Blanc.	.....
139	ILE WOLFE.....	Sur la pointe Québec ou pointe E.	44 14 40	77 16 20	Une	F	Blanc.	.....

LAC

140	POINTE DE BROWN OU DE LNAPP.	Ile Wolfe.	44 14 0	76 22 30	Une	F	Blanc.	.....
141	ILE AUX SERPENTS	Sur jetée sur la barre, côté N. du chenal, à 5 milles à l'ouest de Kingston.	44 11 30	76 37 40	Une	F	Rouge	.....
142	POINTE DES NEUF MILLES, SIMCOE OU GAGE.	Pointe S. O. de l'île Simcoe, à 9 milles à l'ouest de Kings- ton.	44 9 20	76 38 40	Une	F	Blanc.	.....
143	ILE AUX TOURTES.	Quatre milles de la tête de l'île Wolfe.	44 4 10	76 38 10	Une	Rev	Blanc.	Une minute, 10 secondes.

côtes, rivières et lacs du Canada.

LAURENT.—*Suite.*

Portée en milles par un p. clair.	Couleur et caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lant. au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la gi- rouette.	Année où le phare a été al- lumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
.....	Blanc, carré, en bois.	31	29	1856	C		135
9	Blanc, carré, en bois.	28	26	1856	C		136
.....	Blanc, carré, en bois.	28	26	1856	C	Ces 6 petits feux servent à in- diquer le chenal à travers les Mille Îles, entre Brock- ville et Kingston.	137
10	Blanc, carré, en bois.	64	26	1856	C		138
6	Blanc, carré, en bois. ....	.....	.....	1856	C		139

ONTARIO.

10	Blanc, carré, en bois.	28	20	1874	C .....	.....	140
6	Carré, en pierre.....	35	35	1858	C .....	.....	141
15	Blanc, rond, en pierre	45	40	1833	C	Une cloche d'alarme est sonnée 4 fois chaque minute dans les temps de brume et les tempêtes de neige pendant la navigation. Entendue à une distance de 4 milles.	142
15	Blanc	46	41	1870	C .....	.....	143

Liste des phares sur les

LAC

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	No. et situation relative des lumières.	F. ; A écl. ; F et à écl. ; Tour. ; Interterm. ; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
144	OUTER DRAKE OU FAUX CANARDS	Pointe E. de l'Île.....	43 57 0	76 49 0	Une	F	Blanc.	.....
145	PTE PLAISANTE..	Entrée de la Baie de Quinté.	44 6 30	76 55 30	Une	F	Blanc.	.....
146	ILE DU TÉLÉGR...	Baie de Quinté	44 10 20	77 9 45	Une	F	Blanc.	.....
147	POINTE PIERRE...	Sur la pointe.....	43 51 0	77 13 40	Une	Tr.	Blanc.	Tte. les minut. et 40 sec.
148	POINTE AU SAUMON OU MALIGNE.	Sur la pointe.....	43 52 0	77 19 45	Une	F	Tr.	.....
149	SCOTCH BONNET OU ILE AUX ŒUFS	Sur petite île, 1 mille S.-O. de l'île Nicholson.	43 54 0	77 38 0	Une	F	blanc.	.....
150	PRESQU' ISLE	Pointe E.....	43 59 30	77 45 30	Une	F	Blanc.	.....
151		Sur une colline du riv	44 0 20	77 46 0	Deux, S.O. O. et E.N. E. envir. ...	F	Blanc.	.....
152	BAIE DE WELLER.	Près de l'extrémité O. de Quinté, Carrying Place.	44 2 0	77 40 40	Deux.....	F	Une rouge en av. et une blanche en arriér.	.....
153	COBourg.....	Tête de la jetée.....	43 57 10	78 14 0	Une	F	Blanc.	.....
154	PETER ROCK OU ILE AU GOELAND.	O. par S. à 4 milles de Cobourg.	43 56 10	78 17 0	Une	F	Blanc.	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

ONTARIO.—*Suite.*

Porté en mil. par un temps clair.	Couleur et caractère particulier du phare.	Haut. en pieds du foyer de la lan- te au-dess. du niv. des hautes eaux	Haut. en pds. du sol à la gi- rouette.	Année où le pha- re a été allumé	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques	No.
22	Blanc.....	68	62	1828	C		144
10½	Octogone.....		52	1866	C		145
12	Blanc, tour carrée sur habitation.	46	41	1870	C		146
21	Circulaire, en pierre.	62	60	1833	C		147
.....	Blanc, tour carrée sur habitation.	40		1871	C		148
12	Blanc, en pierre.....	51	54	1856	C		149
18	Blanc, octogone, en pierre.	67	63	1840	C		150
3 ou 4	.....			1851	C		151
.....	Blanc, charpente à claire-voie.	{ 29 43	{ 27 37	1876	C	Tour en arrière à 480 pieds de celle en front.....	152
8	Blanc, carré, en bois	20	16	1844	C	N'est pas sous le contrôle du dé- partement de la Marine.....	153
10	Octogone, en pierre..	45	48	1840	C	Sur un rocher près de la pointe...	154

LISTE des phares sur les

LAC

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	No. et situation relative des lumières.	F; A écl.; F et à écl.; Tr.; Int.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalle des révolutions ou des éclats.
155	PORT HOPE.....	Sur tête de la jetée, côté est.	43 56 15	78 20 0	Une	F	Rouge vers le sud, blanc vers E. et O.	.....
156	DARLINGTON	Sur tête de la jetée...	43 52 30	78 43 20	Une	F	Blanc	.....
157	OSHAWA	Sur tête de la jetée...	43 52 0	78 52 30	Une	F	Blanc	.....
158	WHITBY	Jetée ouest	43 51 0	79 1 30	Une	F	Blanc	.....
159	PICKERING ou LIVERPOOL.	Sur tête de la jetée E	43 48 45	79 7 20	Une	F	Blanc	.....
160	PTE. GIBRALTAR..	Côté sud-ouest de la pointe, $1\frac{1}{2}$ mille sud de Toronto.	43 37 0	79 28 30	Une	F	Blanc	.....
161	TORONTO	Une sur le quai de la Reine, partie O., l'autre sur l'aile de la jetée.	43 38 20	79 28 45	Deux		Blanc	.....
162	PORT CREDIT.....	Sur la jetée.....	43 33 30	79 40 10	Une	F	Blanc	.....
163	OAKVILLE.....	Sur tête de la jetée...	43 26 45	79 45 20	Une	F	Blanc	.....
164	BAIE BURLINGTON	Entrée S. de la jetée..	43 18 0	79 53 30	Deux.....	F	Blanc	.....
165	PORT DALHOUSIE.	Tête de la jetée Est...	43 13 40	79 20 30	Une.....	Tr.	Blanc	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

ONTARIO.—*Suite.*

Portée en milles par un tp. clair.	Couleur ou caractère particu- lier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-des- sus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la gi- rouette.	Année où le pha- re a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
4						N'est pas sous le contrôle du dé- partement de la Marine.	155
4	Sur maison de pierre.					do do	156
				1863		do do	157
5	Carré, en bois	12	8	1844		do do	158
				1863		do do	159
18	Hexagone, en pierre.	66	62	1820		Il y a une cloche d'alarme à cette station.	160
6	En bois, carré, rouge.	22	6	1838		Sur le bras du quai doit être rangée de près à bâbord. Lu- mière de havre. N'est pas sous le contrôle du département de la Marine.	161
				1863	C	N'est pas sous le contrôle du dé- partement de la Marine.	162
12	Octogone, en bois...	42	36	1836	C		163
15	Haut phare, en pierre.	60	54	1838	} C		164
4	Petit phare, en bois, blanc.	18	14	1845			
10	En bois, blanc.....	53	44	1852	C	A l'entrée du canal Welland.....	165

Liste des phares sur les

LAC

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F ; A écl. ; F et écl. ; Int. ; Alt. Tour.	Couleur de la lumière.	Intervalle des révolutions ou des éclats.
166	ILE AU RENARD...	Lac Simcoe	44 19 30	79 30 0	Une	F	Blanc.	.....
167	PÉNÉTANGUISH'NE	Sur la jetée.	44 48 30	79 54 5	Une	F	Blanc.	.....

LAC

168	PORT COLBORNE..	Tête de la jetée O.....	42 53 0	79 19 30	Deux	F	Blanc.	.....
169	ILE MOHAWK.....	Sur une île entre les Ports Colborne et Maitland, à 1 mille S.-O. de la t. ferme.	42 50 10	79 37 0	Une	Tr.	Blanc.	Tous les 3 min
170	PORT MAITLAND..	Jetée ouest.....	42 51 40	79 39 50	Une	F	Blanc.	.....
171	PORT DOVER.	Jetée ouest.....	42 47 30	80 16 30	Une	F	Blanc.	.....
172	LONGUE POINTE, OU POINTE NORD	Extrémité Est.....	42 33 0	80 9 10	Une	Tr.	Blanc.	T. les minutes.
173	PORT BURWELL, OU CRIQUE À LA LOUTRE.	A 333 verg. du rivage.	42 39 0	80 54 30	Une	F	Blanc.	.....
174	PORT BRUCE, OU CRIQUE À LA BARBUE.	.....	42 39 20	81 5 40	Une	F	Blanc.	.....
175	HAVRE RONDEAU.	A l'extrémité N. de la jetée Est.	42 15 35	81 54 25	Une	F	Blanc.	.....
176	PORT STANLEY ...	Extrémité de la jet.O.	42 40 0	81 17 0	Une	F	Blanc.	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

ONTARIO.—*Suite.*

Portée en milles par un tp. clair.	Couleur ou caractère particu- lier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-des- sus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la gi- ronette.	Année où le pha- re a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
12	Brun, carré.....	46	39	1870	C.....	.....	166
8	Blanc, carré, en bois.	20	18	1876	C.....	.....	167

ÉRIÉ.

12	Blanc, en bois.....	{ 58 14 }	{ 54 10 }	1852	C.....	A l'entrée du Canal Welland.....	168
10	Blanc, rond, en pierre.	64	60	1848	C.....	.....	169
10	Blanc, hexagone, en bois.	.....	.....	1848	C.....	A l'entrée de la Grande Rivière.	170
8	Blanc, hexagone, en bois.	20	20	1846	C.....	.....	171
25	Octogone, en bois....	65	60	1843	C.....	.....	172
12	Octogone, en bois....	96	46	1840	C.....	.....	173
.....	Sur un poteau .....	.....	.....	.....	C.....	N'est pas sous le contrôle du département de la Marine	174
10	Blanc, carré, char- pente à claire-voie	34	30	1876	C.....	.....	175
4	Lanterne	20	20	1844	C.....	.....	176

Liste des phares sur les

LAC

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	No. et situation relative des lumières.	F. ; A. éd. ; F. et écl. ; Four. ; Int. ; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
177	ILE DU MILIEU....	Entre Pelée et l'Île Kelly.	41 40 58	82 40 15	Une.....	F	Rouge.	
178	ILE PELÉE.....	Pointe N.-E.....	41 50 20	82 45 30	Une.....		Blanche.	
79	PELEE SPIT.....	Sur caisson, 2½ milles S. de l'extrémité de la pointe de la rive N.	41 52 20	82 38 0	Une.....	Tr.	Blanche.	
180	BAR POINT.....	Phare flottant.. ..	41 59 40	83 6 20	Deux, une huit pieds au-dessus de l'autre.	F	Rouge et blanche.	
181	HAVRE DE SOUTHAMPTON.	Comté de Bruce.....						

RIVIÈRE

182	AMHERSTBURG....	Île au Bois Blanc.....	42 6 0	83 13 30	Une.....	F	Blanche.	
183	ILE AU BOIS BLANC.	.....	42 6 1	83 6 34	Deux.	F	Une blanche et une rouge.	

côtes, rivières et lacs du Canada.

ÉRIÉ.—*Suite.*

Portée en milles par un t. clair.	Couleur et caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lampe, au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la gi- ronette.	Année où le phare a été al- lumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
12	Blanc, carré, en bois.	30 70	26 49	1872	C .....	.....	177
9	Rond, en pierre.....	45	40	1833	C	O. par N. fait éviter la batture de l'île Pelée.....	178
20	Octogone.	76	61	1861	C .....	.....	179
10	Rouge, avec les mots "Bar Point Light- ship" en lettres blanches sur cha- que côté.		48 et sur un pont.	1875	C	Mouillé dans 18 pieds d'eau, à 50 brasses au sud de l'extrémité O. du récif et à 5½ milles de dis- tance du phare de Amherstburg relevant presque directement S., et de la Pointe de la Barre S. ¼ O. Les navires qui passent ne doivent pas approcher à plus d'un demi-mille du phare-flot., et les navires d'un fort tir. doiv. passer au S. Une cloche sera son. dans les temps épais et brumeux.	180
.....	.....					Sera prêt au printemps de 1877...	181

DÉTROIT.

18	Rond, en pierre			1837	C .....	.....	182
.....	.....			1875	C	Une tour, sur la Pointe N.-E. de l'île, et l'autre à 450 pieds S. par O. ½ O. en arrière.	183

Liste des phares sur les

LAC

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situa- tion relative des lumières.	F. ; A. éch. ; F. et éch. ; Tour. Int. ; Alt.	Couleur de la lu- mière.	Intervalles des révolu- tions ou des éclats.
184	RIVIÈRE THAMES..	Embouchure de la rivière, rive sud.	42 18 40	82 36 0	Deux, S. 26° E. et N. 26° O. 450 vgs d'interv.	F	Blanc. {

LAC

185	GODERICH	Sur rive élevée au S. de l'entrée du port. Deux sur la jetée N.	43 45 10	81 32 30	Trois.....	F	Blanc.	.....
186	QUAI MCKENZIE..	Presqu'île, Owen Sound, Baie Geor- gienne.	44 41 30	80 53 40	Une	F	do	.....
187	POINTE CLARK....	Rive nord, environ 20 milles N. E. de Go- derich.	44 4 40	81 34 30	Une	Tr.	do	Chaq. $\frac{1}{2}$ min...
188	KINCARDINE	Sur la jetée nord	44 11 0	81 36 0	Deux..	F	Rouge	.....
189	ILE CHANTRY	Côté sud, environ 2½ milles à l'ouest de Saugeen.	44 29 40	81 13 0	Une	F	Blanc.	.....
190	ILE AUX ANSES....	Pointe N. E. de l'île ; entrée de la Baie Georgienne.	45 19 40	81 32 10	Une	Tr.	do	Chaq. 1½ min...
191	POINTE MICHEL...	Côté sud de la Grande Manitouline.	45 34 20	81 56 0	Une	F	do	.....
192	GRANDE ILE MA- NITOULINE.	A l'extrémité S. O. de l'île.	45 53 10	83 6 20	Une	F	do	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

STE. CLAIR.

Portée en mil. par un temps clair.	Couleur et caractère particulier du phare.	Haut. en pieds du foyer de la lant. au-dess. du niv. des hautes eaux.	Haut. en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
12	Tour carrée, en bois,	34	30	1837	}	Les deux lumières tenues l'une par l'autre font passer la barre.	184
6	tour ronde, en pierre.	15	15	1845			

HURON.

25 Haut lum.	Blanc, carré.....	150	20	1847	C .....	.....	185
12	Blanc, carré, en bois.	35	27	.....	C .....	.....	186
15	Blanc, circulaire.....	87	87	1859	D, 2ième ordre.	.....	187
15	Blanc, carré, en bois.	37	20	1874	C	Vue de tous les points d'approche.	188
15	Blanc, circulaire.....	86	86	1859	D, 2ième ordre.	.....	189
15	Blanc, circulaire.....	90	85	1859	D, 2ième ordre.	.....	190
13	Blanc, carré	40	28	1870	C .....	.....	191
20	Blanc, carré, en bois.	46	28	1873	C	Pour guider les navires dans le détroit de Mississaga, depuis l'entrée.	192

Liste des phares sur les

LAC

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	No. et situation relative des lumières.	F. ; A écl. ; F. et à écl. ; Int. ; Alt. ; Tr.	Couleur de la lumière.	Intervalle des révolutions ou des éclats.
193	ILE GRIFFITH	Extrémité N. E. de l'île ; 20 m. d'Owen Sound.	44 50 30	80 42 40	Une	F	Blanc.	.....
194	ILE NOTTAWA-SAGA.	A environ 4 milles de Collingwood.	44 32 30	80 4 20	Une	Tr.	Blanc.	Chaq. $\frac{1}{2}$ min ...
195	COLLINGWOOD.....	Brise-lame	44 31 0	80 2 10	Une	F	Rouge	.....
196	ILE AU CHRÉTIEN.	Partie S.E. de l'île ; $1\frac{1}{4}$ m. de la terre-ferme	44 47 20	79 57 30	Une	F	Blanc.	.....
		Extrémité O. de l'île, à l'entrée de la rivière des Français.	45 52 10	81 4 15				
197	ROCHERS BUS-TARD.	Sur l'île, côté O. de l'embouchure de la rivière, $1\frac{1}{5}$ mille de la 2ième lumière.	.....	.....	tre...	F	Blanc.	.....
		Côté E. de la rivière, à 4,600 pieds de la 3ième lumière, et à $\frac{3}{4}$ de mille du quai du chemin de fer.	.....	.....		
198	ROCHER AU GENIÈRE.	Baie Gloucester.....	44 51 30	79 51 30	.....	F	Blanc.	.....
199	BYNG INLET ... ..	.....	45 44 12	80 27	.....	F	Blanc.	.....
200	ILE SOLITAIRE.....	.....	45 33 30	81 15	.....	F	Blanc.	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

MURON.—Suite.

Forcée en mms par un tp. clair.	Couleur et caractère particu- lier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-des- sus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la gi- ronette.	Année où le pha- re a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
12	Blanc, circulaire.....	130	85	1859	D, 3 ^{ème} ordre.		193
10	Blanc, circulaire.....	86	85	1859	D, 2 ^{ème} ordre.		194
6	Sur une charpente ...	24		1858	C	N'est pas sous le contrôle du département de la Marine.....	195
8	Blanc, circulaire.....	61	60	1859	D, 4 ^{ème} ordre.		196
	Sur une charpente blanchie	40	25				
	Peinturé en rouge.	30	15				
12	Blanchi.....	19	10	1875	C	Pour guider les navires dans le havre de la rivière des Fran- çais. Les deux principales lu- mières, à 232 pieds d'intervalle, sont sur les Rochers Bustard, et l'une dans l'autre condui- sent aux feux d'alignement dans la rivière, dont le premier est à une distance de 2 $\frac{3}{10}$ milles.	197
	Blanchi.....	36	27				
10	Blanc, carré, en bois.	36		1875	C	Pour guider les vaisseaux dans le havre de Penetanguishene et Midland.	198
	En bois.		60	1870	C		199
20	Blanc, carré	195	42	1870	C		200

Liste des phares sur les

LAC

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A. écl.; F. et A. écl.; Tr.; Int.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalle de révolutions ou des éclats.
201	PARRY SOUND.....	Ile du Vison.....	45 22	0 80 12 45	Une	F	Blanche.	.....
202	POINTE DU ROCHER ROUGE.	Un mille E. de Killarney.	45 58 40	81 16 30	Deux.....	F	Blanche.	.....
203	ILE AUX PERDRIX.	1½ mille N.-O. de la lumière du Rocher Rouge.	45 59 20	81 19 50	Une	F	Blanche.	.....
204	SHAFTESBURY, OU PETIT COURANT.	.....	45 59 30	81 47 40	Deux.....	F	Blanche.	.....
205	ILE CLAPPERTON.	Pointe du Nord.....	46 3	0 82 5 0	Une	F	Blanche.	.....
206	ILE DU SOUFRE...	Extrémité O. de l'Ile.	46 9	0 83 30 0	Une	F	Blanche.	.....
207	ILE AUX CANARDS	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
208	KAMINISTIGUIA ...	A l'emb. de la rivière.	.....	.....	.....	.....	.....	.....

LAC

209	ILE À LA BATAILLE.	A l'entrée de la baie Nepigon.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
210	ILE DE L'AGNEAU.	A l'entrée de la baie Nepigon.	.....	.....	.....	.....	.....	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

HURON.—*Suite.*

Portée en milles par un tps. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-des- sus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pds du sol à la gi- ronette.	Année où le pha- re a été allumé	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Observations.	No.
16	Tour carrée sur l'ha- bitation du gard., blanc.	56	40	1870	C .....	.....	201
8	Blanc, carré, en bois	{ 80 20	{ 20 12	1866	C	Au côté nord du chenal, condui- sant dans le havre de Killar- ney.	202
5	Blanc, carré, en bois	30	20	1866	C ..	.....	303
6	Blanc, carré, en bois	{ 24 22	{ }	1866	C	Feux d'alignement.....	204
8	Blanc, carré, en bois	.....	35	1866	C .....	.....	205
12	Blanc, carré, en bois	45	20	1867	C .....	.....	206
.....	.....	.....	.....	.....	.....	En voie de construction	207
.....	.....	.....	.....	.....	.....	En voie de construction.....	208

SUPÉRIEUR.

.....	.....	.....	.....	.....	.....	En voie de construction.....	209
.....	.....	.....	.....	.....	.....	En voie de construction.....	210

Liste des phares sur les

LAC

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières	F; V; É; L; F; et à l'écl; Tour; Interm; Alt.	Contour de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
211	ILE MICHIPICOTEN	Point Sud.....	47 42 15	86 1 35	Une	F	Blanc.	.....
212	ILE AGATE.....	Dans le havre de Québec, près du havre de l'île Michipicoten	47 42 50	86 2 10	Une	F	Blanc.	.....
213	POINTE CORBAY ..	Baie Batchewana, 40 milles au-dessus du Sault.	46 54 0	83 50 30	Une	F	Blanc.	.....
214	POINT AUX PINS..	Rivière Ste. Marie, près du Sault.	46 28 30	84 40 50	Une	F	Blanc.	.....
215	POINTE PORPHYRE	Entrée de la baie Noire, Ile Edouard, Algoma.	48 21 5	88 51 30	Une	F	Blanc.	.....
216	CAP AU TONNERRE	Algoma.....	48 18 30	89 10 0	Une	Tr	Blanc.	.....

NOUVEAU-
GOLFE St.

217	DALHOUSIE.....	Côté sud de l'entrée du havre.	48 3 45	66 20 50	Une	F	Blanc.	.....
218	ILE AU HÉRON....	Baie des Chaleurs.....	48 0 0	66 8 0	Une	F	Blanc.	.....
219	BATHURST	Sur la pointe Alston..	47 39 10	65 36 40	.....	F	Rouge et bl'c	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

SUPÉRIEUR.—*Suite.*

Portée en milles par un t. clair.	Couleur et caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lant. au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la gi- rouette.	Année où le phare a été al- lumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
18	Blanc, carré, en bois.	56	32	1872	C	Il y a une cloche d'alarme à cette station.	211
10	Blanc, carré, en bois.	32	20	1872	C		212
20	Octogone, en bois, blanc, avec habi- tation.	.....	63	.....	C		213
8	Blanc, carré, en bois.	30	23	.....	C		214
16	Blanc, carré, en bois.	56	36	.....	C	Ce phare sert à des fins générales et pour guider les navires à l'îlet d'Argent.	215
12	Blanc, carré, en bois.	45	28	1874	C		216

BRUNSWICK.

LAURENT.

13	Blanc, carré, en bois.	49	33	1870	C	Vu de tous les points d'approche...	217
12	Blanc, carré, en bois.	66	20	1875	C	Visible de tous les points du côté de la mer.	218
10	Hexagone, blanc.....	{ 31½ 27	}	1871	C	Tenues l'une par l'autre ces lu- mières servent à guider les bâti- ments qui entrent dans le havre. La lumière intérieure est la plus haute et de couleur rouge. La lumière extérieure est blanche.	219

Liste des phares sur les

NOUVEAU-
GOLFE St.

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situa- tion relative des lumières.	F.; A écl.; F. et à écl.; Tour; In- term.; Alt.	Couleur de la lu- mière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
220	CARAQUETTE.....	Sur l'île, Baie des Chaleurs.	47 49 40	65 54 0	Une	F	Blanc.	.....
221	LAC AUX OIES.....	Côté ouest de l'île Miscou.	47 55 43	64 35 40	Une	Tr.	Blanc.	T. les minutes.
222	SHIPPÉGAN.....	Sur l'île dans le havre.	47 43 0	64 38 0	Une	F	Blanc.	.....
223	ILE MISCOU	Pointe aux Bouleaux.	48 1 0	64 29 25	Une	F	Rouge	.....
224	POKEMOUCHE	Comté de Gloucester.	47 40 5	64 45 5	Une	F	Verte.	.....
225	TRACADIE NORD..	Côté nord du ravin de Tracadie.	47 30 0	64 52 0	Deux.....	F	Blanc.	.....
226	TRACADIE SUD.....	.....	47 30 5	64 53 0	Deux.....	.....	.....	.....
227	TABUSINTAC.....	Ile aux Crâbes, comté de Northumberland.	47 18 54	64 59 30	Deux.....	F	Une rouge et une blanc.	.....
228	NÉGUAC.....	Comté de Northum- berland.	47 17 47	65 3 20	Deux.....	F	Blanc.	.....
229	ILE DU PORTAGE..	Sur la pointe S. de l'île	47 9 50	65 2 40	Une	F	Blanc.	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

BRUNSWICK.—*Suite.*LAURENT.—*Suite.*

Portée en milles par un tp. clair.	Couleur et caractère particu- lier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-des- sus du niveau des hauteurs.	Hauteur en pieds du sol à la gi- rouette.	Année où le pha- re a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
14	Blanc, tour carrée sur l'habitation.	52	48	1870	C .....	.....	220
10	Carré, en bois, blanc.	40	28	1875	C	Révolution complète toutes les 2 minutes.	221
11	Carré, en bois, blanc.	32	20	1872	C .....	.....	222
12	Octogone, en bois, blanc.	79	74	1856	C	Un sifflet d'alarme à vapeur a été placé en 1875 à 320 pieds à l'est du phare; il résonne dans les gros temps, les brouillards et les tempêtes de neige, deux fois en une minute, donnant un coup de 5 secondes avec intervalle de 25 secondes.	223
8	Carré, en bois, blanc, avec habitation.	35	37	1876	C .....	.....	224
12	Carré, en bois, blanc.	39	20	1872	C	Feux d'alignement de côte et de havre.	225
.....	.....	.....	.....	.....	.....	Balises en voie de construction.	226
7	Carré, en bois, blanc.	30	20	1873	C	Feux d'alignement de côte et de havre.	227
11	Carré, en bois, blanc.	35	20	1873	C	Feux d'alignement de côte et de havre, situés au nord-est du ravin.	228
12	En bois, blanc	46	42	1869	C .....	.....	229

Liste des phares sur les
NOUVEAU-
GOLFE ST.

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	No. et situation relative des lumières.	F. ; A écl. ; F. et à écl. ; Int. ; Alt. ; Tr.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
230	POINTE DU CHÊNE	Baie de Miramichi.....	47 7 40	65 15 10	Deux, $\frac{1}{4}$ mil d'interv.	F	Blanc.	.....
231	ILE SHELDRAKE...	Baie de Miramichi.....	47 6 50	65 18 0	Deux, $\frac{1}{4}$ mil d'interv.	F	Blanc.	.....
232	ILE DU MILIEU.....	Rivière Miramichi	47 0 3	65 19 9	Une	F	Blanc.	.....
233	ILE AU RENARD...	Sur la pointe N. O. de l'île.	47 8 10	65 2 30	Deux, $\frac{1}{4}$ mil d'interv.	F	Blanc.	.....
234	ILE AU RENARD...	Extrémité est de l'île.	47 6 50	65 0 10	Deux	F	Blanc.	.....
235	PHARE FLOTTANT BAIE DE MIRAMICHI.	Barre du Fer à Cheval, entre l'île du Portage et l'île au Renard.	47 8 0	65 3 0	Une	F	Rouge	.....
236	ESCUMINAC.....	Sur la pointe.....	47 4 32	64 47 30	Une	F	Blanc.	.....
237	PLAGE DE GRANT.	Baie Miramichi.....	47 5 30	65 28 10	Deux, relè. S. O. et N. E. l'une de l'autr.	F	Blanc.	.....
238	PLAGE DE PRES- TON.	Baie Miramichi.....	47 4 50	65 54 40	Deux.....	F	Blanc.	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

BRUNSWICK.—*Suite.*LAURENT.—*Suite.*

Portée en milles par un tp. clair.	Couleur ou caractère particu- lier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-des- sus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la gi- rouette.	Année où le pha- re a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
10	En bois, blanc.....	{ 40 60 }	.....	1869	C	Balises	230
9	.....	48	.....	.....	C	do	231
7	Blanc	45	.....	1874	C	do	232
10	En bois, blanc	50	.....	.....	C'	Balises pour guider les navires dans le chenal Swashway.	233
10	En bois, blanc.....	30	.....	1872	C		234
8	.....	35	.....	1873	C	Navire grée en goëlette.....	235
14	En bois, blanc	70	58	1841	D, 3ème. ordre.	Un sifflet d'alarme à vapeur, situé à 300 pieds à l'ouest du phare, se fait entendre dans les gros temps, les brouillards et les tem- pêtes de neige, 10 secondes par minute, avec intervalle de 50 secondes entre chaque coup. Dans le temps calme ou avec un vent favorable, il est en- tendu à 9 ou 11 milles; dans les mauvais temps ou avec vent contraire, à 3 ou 6 milles.	236
10	Blanc.....	{ 120 140 }	.....	1869	C	Balises.....	237
10	Blanc	{ 55 66 }	.....	1869	C	do	238

Liste des phares sur les

NOUVEAU-

GOLFE St.

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	No. et situation relative des lumières.	F. ; A écl. ; F. et à écl. ; Tour. ; Interm. ; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
239	RICHIBOUCTOU....	Sur le cap.....	46 39 40	64 42 30	Une	F	Blanc.	.....
240	POINTE CASSIE ...	Sur la pointe.....	46 19 15	64 30 20	Une	Tr.	Blanc.	Toutes les $\frac{1}{2}$ m.
241	ILE DE SHÉDIAC .....	.....	46 15 20	64 31 50	Deux	F	Blanc.	.....
242	HAVRE SHÉDIAC.	Quai du Chêne	46 14 20	64 31 0	Une	F	Blanc.	.....
243	JOURIMAIN	Sur le cap	46 10 0	63 48 30	Une	F	Blanc.	.....

ILE DU PRINCE-

244	POINTE NORD.....	Sur la pointe.....	47 3 46	63 59 10	Une	Tr.	Blanc.	Toutes les $\frac{1}{2}$ m.
245	POINTE OUEST.....	Sur la grève de sable	46 37 30	64 23 10	Une	Tr.	Rouge et blanc.	Un éclat rouge et trois blancs dans une $\frac{1}{2}$ minute. La plus grande lumière toutes les 15 second.
246	SUMMERSIDE.....	Quai du chem. de fer	46 23 25	63 47 30	Une	F	Blanc.	.....
247	TÊTE DE LA VACHE MARINE.....	Salutation ou Tête de la Vache Marine.....	46 19 0	63 48 30	Une	F	Blanc.	.....
248	CRAPAUD .....	.....	46 13 0	64 8 0	Une	F	Blanc.	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

BRUNSWICK.—*Suite.*

LAURENT.—*Suite.*

Portée en milles par un tps. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pds. du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Observations.	No.
14	Blanc, carré.....	70	50	1864	D, 4ième ordre.		239
14	Blanc, carré, en bois.	40	27	1872	C		240
10	Blanc	{ 48 } 56	.....	1869	C	Balises	241
6	Au bout d'une perche	15	.....	1860	C	Pas sous le contrôle du ministère de la Marine.	242
15	Blanc, octogone	72	4	1870	C	Visible du S. E. quart de N. à O...	243

EDOUARD.

12	Blanc, octogone.....	80	60	1866	C		244
13	En bois, carré, avec large bandes horizontales rouges et blanches.	66	67	1876	C		245
10	Octogone, avec habitation.	30	.....	1856 re-const. 1875	C		246
12	Blanc, octogone	88	60	1868	C		247
3	Poteau	20	.....	.....	C		248

LISTE des phares sur les
ILE DU PRINCE-

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	No. et situation relative des lumières.	F; A écl.; F et à écl.; Tr.; Int.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
249	CHARLOTTETOWN.	Pointe Block-house, côté O. de l'entrée.	46 11 36	63 7 28	Deux, dans une tour, posit. verticale à 30 pieds d'intervalle.	F	Haute blanc. la basse rouge.	.....
250	POINTE PRIME	Baie de Hillsborough, 100 verges de la pointe, partie S.-E. de la baie.	46 3 10	63 2 6	Une	F	Blanc.	.....
251	ILE DU BOIS	Détroit de Northumberland.	45 57	0 62 44 30	Une	F	Blanc.	.....
252	HAVRE DE MURRAY.	.....	46 0 2	62 25 57	Deux, à un mille d'intervalle.	F	Blanc	.....
253	TÊTE PANMURE...	Baie Cardigan, havre de Georgetown, entrée sud.	46 8 47	62 27 40	Une	F	Blanc.	.....
254	GEORGETOWN	Pointe St. André.....	46 9 57	62 31 23	Une	F	Rouge du c. de la mer.	.....
255	POINTE EST	200 verges sur le rivage partie S.-E. de la pointe.	46 27 9	61 58 15	Une	F	Blanc.	.....
256	ST. PIERRE.....	Sur la grève de sable.	46 32	0 62 34 0	Deux	F	Blanc.	.....
257	TRACADIE.....	Sur la grève.....	46 18	0 63 10 0	2, rouge du côté de la mer.	F	Une rouge, et une blanc.	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

EDOUARD.—*Suite.*

Portée en milles par un tp. clair.	Couleur ou caractère particu- lier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-des- sus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la gi- ronnette.	Année où le pha- re a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No
12	Blanc, carré, en bois, avec habitation et mât de signaux.	56	42	1851 re- cons- truit en 1876	C	Les lumières blanche et rouge sont dans la même bâtisse, et l'une par l'autre conduisent à la bouée-cloche, et après l'avoir reconnue les marins doivent se diriger N. par E. $\frac{3}{4}$ E. pour 2 $\frac{1}{4}$ mil. et alors la bouée de babord sera en vue. Ils gagneront ensuite l'entrée du havre par N. $\frac{1}{2}$ E.	249
12	Blanc, circulaire, en brique.	68	55	1846	C	Bouée-cloche sur le côté est du chenal, bouée noire sur le côté ouest, 2 $\frac{1}{4}$ N. par E. $\frac{3}{4}$ E. la bouée-cloche vers le havre.	250
15	Carré, en bois, avec habitation.	80	40	1876	D, 4ième ordre.	.....	251
5	Un sur un pôteau et un autre sur le pi- gnon d'une grange.	30 sur pô- teau et 45 sur gran- ge.	.....	1869	C .....	.....	252
16	Blanc, octogone, en bois.	96	50	1853	C	La lumière doit être tenue vis-à- vis la Pointe Terras, pour évi- ter le récif vis-à-vis le cap à l'Ours.	253
10	Blanc, carré, en bois.	36	20	1868	C .....	.....	254
9	Blanc, octogone, en bois.	130	60	1867	D .....	.....	255
6	Balise rouge.	20	26	1865	D, premier ordre.	Nouvelles tours, en voie de cons- truction.	256
12	Charpente à claire- voie, lanterne blan- che.	30	.....	1876	C	Lumières, 500 verges d'intervalle.	257

Liste des phares sur les

ILE DU PRINCE.

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situa- tion relative des lumières.	F.; A écl.; F. et à écl.; Tr.; Int; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
258	RUSTICO, NORD...	Grand Havre.....	46 27 40	63 16 50	Deux, dans une tour, posit. ver- ticale à 28 pieds d'in- valle.	F	La haute bl'che la bas- se rou- ge.	.....
259	RUSTICO, SUD.....	Petit Havre.....			Deux.....	F	Blanc.	.....
260	NEW LONDON.....	Baie Grenville.....	46 31 20	63 28 25	Deux, dans une tour, posit. ver- ticale à 25 pieds d'in- valle,	F	La haute bl'che la bas- se rou- ge.	.....
261	ILE AU POISSON...	Côté nord de l'entrée de la Baie Malpèque ou Richmond.	46 34 44	63 42 29	Une	F	Blanc.	.....
262	PETIT CHENAL....	Conway Inlet	46 40	0 63 53 0	Deux.....	F	Blanc.	.....
263	CASCUMPEC.....	Ile au Sable côté N...	46 48 22	64 2 15	Deux....	F	La prin- cipale bl'che aligne ment rouge.	.....

NOUVELLE-

GOLFE St.

264	PUGWASH	Dans le havre.....	45 52 30	63 40 20	Une	F	Rouge du côté de la mer et bl'che du c. du havre.
-----	---------------	--------------------	----------	----------	-----------	---	---	-------

côtes, rivières et lacs du Canada.

EDOUARD.—*Suite.*

Portée en milles par un tp. clair.	Couleur et caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lant. au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la gi- rouette.	Année où le phare a été al- lumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Observations.	No.
10	Blanc, carré, en bois, avec habitation.	40	.....	1876	C .....	.....	258
8	Sur poteaux	25	.....	1875	C	Deux milles au sud du phare de Rustico nord.....	259
10	Blanc, carré, en bois, avec habitation.....	40	.....	1876	C .. ..	.....	260
10	Blanc, octogone	40	36	1856	C .....	.....	261
9	Poteaux..... ..	22	.....	1872	C	Feux d'alignement. Nouvelle bâtisse en voie de construction.	262
12	Blanc, carré, en bois, avec habitation.	50	44	1856	C .....	.....	263

ECOSSE.

LAURENT.

8	Blanc, carré	48	44	1871	C	264
---	--------------------	----	----	------	---------	-------	-----

Liste des phares sur les

NOUVELLE-

GOLFE ST.

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	No. et situation relative des lumières.	F. ; A. écl. ; F. et écl. ; Tour. ; Int. ; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
265	POINTE MULLIN...	Côté nord de l'entrée du hav. de Wallace, comté de Cumberland.	45 49 45	63 25 15	Une	F	Blanc.	.....
266	ILE AMET.....	Cent. de l'île, détroit de Northumberland	45 50 15	63 10 10	Une	F	Blanc.	.....
267	ILE CARIBOU.....	Part. nord-est de l'île.	45 46	0 62 42 20	Une	Tr.	Blanc.	T. les minutes.
268	PICTOU.....	Pointe sud de l'entrée du havre.	45 41 30	62 39 30	Deux verticales, 25 pds. d'interval.	F	La hte blanc. la bas. rouge.	.....
269	ILE PICTOU.....	Pointe sud-est.....	45 49 10	62 30 30	Une	F	Blanc.	.....
270	CAP ST. GEORGE.	Côté nord du cap.....	45 52 30	61 54 40	Une	Tr.	Blanc.	T. les $\frac{1}{2}$ minut.
271	ILE POMQUET.....	Extrémité nord-est de l'île, dans la baie St. George.	45 39 40	61 44 30	Une	F	Rouge	.....
272	CANSE NORD.....	Entrée nord, côté O., 120 vgs. dans l'intér.	45 41 40	61 29 10	Une	F	Blanc.	.....

ILE DU

273	PORT HOOD.....	Côté sud-est de l'entrée du havre.	46 0 0	61 31 40	Une	F	Rouge nord blanc sud.
-----	----------------	------------------------------------	--------	----------	-----------	---	-----------------------	-------

côtes, rivières et lacs du Canada.

ECOSSE.—*Suite.*LAURENT.—*Suite.*

Portée en mil. par un temps clair.	Couleur et caractère particulier du phare.	Haut. en pieds du foyer de la lan- au-dess. du niv. des hautes eaux.	Haut. en pieds du sol à la girouette.	Année où le pha- re a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
11	Blanc, carré, en bois.	39	25	1873	C	Pour guider les navires entrant et sortant du havre.....	265
10	Blanc, carré, en bois.	44	26	1868	C	Visible sur tout l'horizon.....	266
10	Blanc, carré.....	35	26	1868	C .....	.....	267
11	Octogone, bandes verticales rouges et blanches.....	65	55	1834	C	Allumé quand la navigation est ouverte. Une petite lumière rouge est placée sous la lan- terne. En les tenant O. S. O., on pare les recifs E devant l'île Pictou.	268
12	Blanc, carré	52	.....	1853	C .....	.....	269
25	Blanc, carré.....	350	39	1861	C .....	.....	270
9	Blanc, carré.....	50	23	1868	C	Obscure sur les relèvements d'est	271
18	Blanc, carré, en bois	110	35	1842	C	Bon mouillage sous le phare par vent de terre. Lanterne sur l'habitation.	272

CAP BRETON.

10	Blanc, carré	55	1854	C	273
----	--------------------	----	-------	------	---------	-------	-----

Liste des phares sur les

NOUVELLE-

ÎLE DU CAP

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situa- tion relative des lumières.	F. ; A. écl. ; F. et écl. ; Tour. ; Int. ; Alt.	Couleur de la lu- mière.	Intervalles des révolu- tions ou des éclats.
274	MARGAREE	Sommet ou milieu de l'île au Loup Marin	46 21 30	61 15 30	Une	F	Blanc	.....
275	CHETICAMP	Près de l'extrémité sud de l'île.	46 36 30	61 3 10	Une	Tr.	Blanc	Tout les 45 sec.
276	CAP NORD	Sur la pointe d'Ar- gent 1 mille au S. E. du cap nord.	47 2 10	60 23 30	Une	Tr.	Rouge et blanc	Tout les 45 sec.
277	INGONISH	Sur l'île	46 41 20	60 20 0	Une	F	Blanc	.....
278	HAVRE STE. ANNE	Sur la pointe nord de la grève.	46 17 30	60 32 15	Une	F	Blanc	.....
279	ÎLE AUX OISEAUX	Île Ciboux, à $\frac{1}{3}$ de mille de l'extrémité nord.	46 23 10	60 22 30	Une	Tr.	Rouge	Ttes les minu.
280	POINT MCKENZIE	Côté nord du lac Bras d'Or, environ 2 milles S. O. du Port Bevis.	46 7 15	60 39 0	Une	F	Blanc	.....
281	ÎLE KIDSTON	Sur la pointe N. E. à l'entrée du havre de Baddeck, côté N du lac Bras d'Or	46 5 58	60 44 20	Une	F	Rouge	.....
282	GRANDS DÉFILÉS.	Sur le côté nord de la pointe du chenal Barra Straits.	45 58 0	60 48 0	Une	F	Blanc	.....
283	CAP GEORGE	Côté S. du lac Bras d'Or, côté O. de l'entrée à l'îlet St. Pierre.	45 44 28	60 48 20	Une	F	Blanc	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

ECOSSE—*Suite.*BRETON.—*Suite.*

Porté en mil. par un temps clair	Couleur et caractère particulier du phare.	Haut. en pieds du foyer de la lan- au-dess. du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pds. du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Observations.	No.
21	Blanc, carré	298	.....	1854	C	Cette lumière peut se trouver cachée aux navires dans une proximité dangereuse de l'île, par les falaises qui la bordent.	27
20	Blanc, carré, en bois	149	24	1872	C .....	.....	275
15	Blanc, carré, en bois	74	26	1875	C	Lumière sur la côte; révolution complète toutes les 1½ minute.	276
20	Blanc, carré	237	40	1871	D, 7ème ordre.	.....	277
8	Blanc	24	30	1871	C	Le feu est allumé pour guider à l'entrée durant les nuits sombres.	278
14	Blanc, octogone	77	33	1863	C .....	.....	279
11	Blanc, carré, en bois	95	.....	1874	C	Pour guider les navires à travers le lac du Bras d'Or.	280
7	Blanc, carré, en bois	31	.....	1875	C .....	.....	281
10	Blanc, carré, en bois	29	20	1874	C	Pour guider les navires à travers les détroits de Barra et la navigation des lacs du Grand et Petit Bras d'Or.	282
12	Blanc, carré, en bois	50	20	1875	C	Pour guider les navires à travers St. Peter's Inlet.	283

Liste des phares sur les

ILE DU CAP.

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F. ; A. écl. ; F. et écl. ; Int. ; Alt. Tour.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
284	POINTE DU ROCHER NOIR.....	Côté S. de l'entrée du Grand Bras d'Or.	46 18 30	60 23 30	Une	F	Blanc.	.....
285	POINTE ACONI.....	Sur un cap élevé, côté N. de l'entrée du Petit Bras d'Or.	46 20 30	60 17 10	Une	F	Rouge	.....
286	HAVRE DE SYDNEY	A l'ext. O. de la bar.	46 12 40	60 12 40	Une	F	Rouge	.....
287	POINTE BASSE	Pointe Platte, côté O. de la b. des Espagn.	46 16 30	60 7 30	Une	F	Blanc.	.....
288	TÊTE DE LINGAN.....	Côté N. de l'entrée du havre de Bridgeport.	46 14 10	60 2 40	Une	F	Rouge	.....
289	ILE FLINT.....	Sur l'île.....	46 11 0	59 46 50	Une	Tr.	Blanc.	Tou. les 15 secs
290	SCATTERIE	Pointe N.E. du rocher Trap.	46 2 15	59 40 15	Une	Tr.	Blanc.	Visible une minute, éclipse une 1/2 minute.
291	MAIN-À-DIEU	Sur le côté S. de la pointe O. de l'île Scatterie.	46 0 30	59 47 30	Une	F	Rouge	.....
292	LOUISBURG.....	Côté N. de l'entrée du havre, 60 brasses en dedans de la pointe.	45 54 30	59 57 15	Une ...	F	Blanc.	.....
293	ILE GUION.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

BRETON.—*Suite.*

Portée en mil. par un temps clair.	Couleur et caractère particulier du phare.	Haut. en pieds du foyer de la lan- te au-dess. du niv. des hautes eaux.	Haut. en pieds du sol à la gi- ronette.	Année où le pha- re a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Observation.	No.
.....	Blanc, carré.....	45	23	1868	C .....	.....	284
11	Blanc, carré, en bois.	91	20	1874	C	Pour guider les navires dans le Petit Bras d'Or.	285
10	Blanc, carré, en bois.	30½	20	1872	C .....	.....	286
14	Bandes verticales rouges et blanches, octogone,.....	70	51	1832	C .....	.....	287
10	Blanc, carré, en bois.	50	20	1874	C	Pour guider les navires dans le havre de Bridgeport.	288
12	Blanc, octogone.....	65	43	1856	C	Visible partout à l'horizon.	289
15	Blanc, octogone.....	90	70	1839	C	Ce feu ne doit jamais être amené à l'est du N.N.E., ou au sud du S.S.O., et il ne faut pas en approcher de plus près qu'à 1½ mille. Il y a ici une chaloupe pour porter secours.	290
	Blanc, carré, en bois.	90	40	1871	C .....	.....	291
16	Blanc. avec une ban- de verticale noire sur l'habitation.	85	35	1842	C .....	.....	292
	.....	.....	.....	.....	C	En voie de construction.	293

Liste des phares sur les

NOUVELLE-

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	No. et situation relative des lumières.	F. ; A. écl. ; F. et écl. ; Tour. ; Int. ; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
294	ILE OUETIQUE	Sur la pointe S.....	45 36 40	60 57 15	Une	F	Rouge	
295	CAP LA RONDE	Côté O. de l'entrée de la baie de Pierre....	45 34 45	60 53 0	Une	F	Blanc.	
296	ILE VERTE.....	Sommet de l'île.....	45 28 50	60 53 40	.....		Rouge et blanc.	Alternativem. tout les 45 sec.
297	PETITDEGRAT	Sur le rocher de la Grande Flèche.....	.....	.....	.....			.....
298	ARICHAT.....	Pointe Marache, S. de l'entrée de l'île Madame.	45 29 0	61 1 50	Une	F	Blanc.	
299	ILE DE JERSIAIS..	Havre d'Arichat.....	45 30 20	61 3 0	Une	F	Rouge	
300	CREIGHTON'S HEAD.	Sur l'extrémité N.....	45 30 40	61 6 0	Une	Tr.	Blanc. T. les 40 secs.	
301	POINTE TUPPER...	Havres aux Navires, ou Port Hawkesbury.	45 36 40	61 22 0	Une	F	Rouge	

côtes, rivières et lacs du Canada.

ECOSSE.—*Suite.*

Portée en milles par un tp. clair.	Couleur ou caractère particu- lier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-des- sus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la gi- rouette.	Année où le pha- re a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Observations.	No
9	Blanc, carré, en bois, avec habitation.....	78	28	1874	C	Pour guider les navires à travers le Passage Lennox.	294
14	Blanc, carré, en bois, avec habitation.....	92	28	1874	C	Pour guider les navires dans la Baie St. Pierre.	295
14	Blanc, carré, en bois.	70	31	1865	C	Lumière, au centre de l'habita- tion du gardien visible partout à l'horizon.	296
.....	.....	.....	.....	.....	.....	En voie de construction.....	297
8	Blanc, carré, en bois.	34	25	1851	C .....	.....	298
11	Blanc, carré, en bois.	39	28	1872	C	Il y a aussi des feux d'alignement sur la pointe S.-E. de l'île du Jersiais, qui signalent la bat- ture Hautfond à l'entrée du havre d'Arichat.	299
10	Blanc, carré, en bois	29	20	1874	C	Pour guider les navires dans le Petit Arichat ou Arichat Ouest	300
7	Blanc, carré	44	24	1870	C	Ne peut se voir qu'à 3 milles du côté sud étant caché par les terres.	301

Liste des phares sur les

NOUVELLE-

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	No. et situation relative des lumières.	F. ; A. écl. ; F. et à écl. ; Int. ; Alt. ; Tr.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
302	POINTE AU SABLE	Entrée sud, Eddy ou Pointe au Sable.	45 31 30	61 14 40	Deux, horizontal, 8 vgs. d'intervalle.	F	Blanc.	.....
303	HAYRE DE GUYSBOROUGH	Côté ouest de l'entrée près de la Pointe Peart, baie de Chedabouctou.	45 22 50	61 29 10	Une	F	Blanc.	.....
304	HAYRE DE CANSO	Sur l'île Hart ou Cutler.	45 21	0 60 58 30	Une	F	Rouge	.....
305	ILE SABLE.....	1½ mille de l'extrémité est.	43 58 30	59 46 0	Une	F	Blanc.	.....
306	ILE AU SABLE.....	Extrémité ouest.	43 57	0 60 8 0	Une	Tr.	Blanc.	Fait des révolutions dans 3 minutes, donne 3 éclats dans des interval. d'une ½ minute, puis la lumière cesse pendant 1½ minute dans chaque révolution.
307	CAP CANSO	Partie nord de l'île aux Atocas.	45 19 50	60 55 30	Deux, dans une tour, position verticale, 12 verges d'intervalle.	F	Blanc.	.....
308	ILE DE LA TÊTE BLANCHE.	Extrémité sud-ouest de l'île, comté de Guysboro.	45 12	0 61 8 15	Une	Tr.	Blanc.	T. les 20 secs
309	TORBAY	Sur la pointe est de Berry Head, côté ouest de l'entrée de la baie, comté de Guysboro.	45 11 37	61 18 35	Une	F	Rouge du côté de la mer, blanche du côté nord.	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

ECOSSE—*Suite.*

Porté en mil. par un temps clair.	Couleur et caractère particulier du phare.	Haut. en pieds du foyer de la lant. au-dess. du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pds. du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Observations	No.
8	Blanc, avec un carreau noir, carré, en bois.	25 chaque	.....	1851	C	Lumières dans les fenêtres, à chaque bout du phare.	302
8	Blanc, carré, en bois.	30	20	1864	C .....	.....	303
12	Blanc, carré, en bois.	42	28	1872	C .....	.....	304
18	Octogone, blanc et brun alternativement.	128	86	1873	D. 2ième ordre.	.....	305
18	Octogone, en bois, blanc.	123	98	1873	C	Dans les temps de brouillard et de brume ainsi que dans les tempêtes de neige, un sifflet à vapeur résonne huit secondes par chaque minute, laissant un intervalle de 52 secondes entre chaque coup. Le sifflet sera probablement entendu en temps calme ou avec le vent, à 10 ou 15 milles, et dans les tempêtes ou contre le vent, à 3 ou 6 milles	306
La haute 15, La basse 9.	Octogone, en bois, bandes horizontales rouges et blanches.	{ 75 40 }	{ 60 }	1815	C	Un sifflet d'alarme à environ 100 verges au sud du phare; en temps de brume on le fera résonner huit secondes par minute.	307
11	En bois, pyramide, lanterne octogone.	55	35	1854	C	Lumière ne disparaît jamais totalement durant les éclipses. Eclats et éclipses de 10 secondes.	308
10	Blanc, avec bandes verticales rouges, carré, en bois.	51	36	1876	C	Blanche au nord dans la baie et vers le Havre à la Mélasse. Sommet de la lanterne peinturé en noir.	309

Liste des phares sur les

NOUVELLE-

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situa- tion relative des lumières.	F. ; A. écl. ; F. et écl. ; Tour. Int. ; Alt.	Couleur de la lu- mière.	Intervalles des révolu- tions ou des éclats.
310	HAVRE DU PAYS...	Sur l'île Verte, comté de Guysboro'.	45 6 15	61 32 30	Une ...	F	Blanc.	.....
311	HAVRE ISAAC.....	Sur la Pointe Holly, côté O. de l'entrée du havre.	45 10 15	61 39 0	Une	F	Rouge	.....
312	LISCOMB	Sur l'île.....	44 59 20	61 57 50	Une	Alt	Rouge et blanc.	Tout les 2 min.
313	ILE AU CASTOR...	Partie S.E. de l'île au Castor Est, ou île William.	44 48 10	62 20 30	Une	Tr.	Blanc.	Tout les 2 min.
314	ILE AUX ŒUFS....	Centre de l'île	44 39 50	62 51 32	Une	Tr.	Alt rouge et blanc.	T. les minutes.
315	ILE DU DIABLE....	Partie sud-ouest de l'entrée E. du havre d'Halifax.	44 34 50	63 27 15	Une	F	Rouge du c. de la mer.	.....
316	PLAGE DE MEAGHER.	Tour Sherbrook, côté est de l'entrée du havre d'Halifax.	44 36 0	63 31 50	Une	F	Blanc.	.....
317	ILE GEORGE.....	Sur le côté O. de l'île, havre d'Halifax.	44 38 30	63 33 20	Deux, ver- ticales, à 20 pieds d'interv.	F	Blanc.	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

ECOSSE.—*Suite.*

Portée en milles par un tp. clair.	Couleur ou caractère particu- lier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-des- sus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la gi- rouette.	Année où le pha- re a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Observations.	No.
14 à 16	Blanc, carré, en bois	51	28	1873	C	Pour servir comme phare côtier, et pour guider les vaisseaux fréquentant les havres du Pays et du Pêcheur.	310
9	Blanc, carré, en bois	80	20	1874	C .....	.....	311
15	Blanc, carré, en bois	64	28	1872	C .....	.....	312
12	Blanc, avec 2 ronds noirs du côté de la mer S.S.O.	70	35	1846	C	Sur l'habitation	313
15	Noir et blanc, bandes verticales du côté de la mer, octo- gone, en bois.....	80	45	1865	C	Visibles sur tout l'horizon	314
8	Rouge terne, avec bandes blanches, octogone, en bois.	45	.....	1852	C	Des pilotes sont stationnés ici	315
12	Blanc, circulaire, toit rouge, granit.	58	48	1815	C	Quand on relève le feu de Sam- bro, à l'O. S. O., on ne doit pas relever celui-ci à l'O. du N. pour parer l'écueil du Cap Thurm. Une cloche d'alarme iei.	316
.....	Marron, (<i>drab</i>) carré, en bois.	Une 50 pieds et l'autre 30 pieds au- dessus des hau- tes eaux.	21	1876	C	Les lumières brillent du côté de la mer au sud, et vers le havre au côté nord. Au côté O. la lumière supérieure seule est vi- sible. Pour entrer dans le havre, les navires qui passent la Plage de Meagher tiennent la lumière à tribord; elle guide les navires qui entrent ou sor- tent du havre par le chenal ouest de l'île.	317

LISTE des phares sur les

NOUVELLE-

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	No. et situation relative des lumières.	F; A; écl.; F et à écl.; Tr.; Int.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalle des révolutions ou des éclats.
318	TÊTE DE CHE-BOUCTOU.	Côté O. de l'entrée du havre d'Halifax.	44 30 20	63 30 50	Une	Tr.	Blanc.	Chaque minnt.
319	SAMBRO.....	Milieu de l'île.....	44 26 10	63 33 30	Une	F	Blanc.	.....
320	ILE DE BETTY.....	Sur la pointe Brig, près de Prospect.	44 26 22	63 45 54	Une	Tr.	Rouge	Eclats brilla'ts toutes les 2 minutes.
321	POINTE PEGGY ...	Côté E. de l'entrée de la baie Ste. Marguerite.	44 29 30	63 55 0	Une	F	Rouge	.....
322	BAIE MARGUERITE	Sur l'île Verte, comté de Lunenburg.	44 23 0	64 2 45	Une	Tr.	Rouge et blanc. alt.	Chaq. minute
323	CHESTER.....	Sur l'île Ironbound E., un peu à l'est du centre de l'île, dans la baie Mahone.	44 26 10	64 4 50	Une	F	Blanc.	.....
324	HOBSON'S NOSE...	Baie Mahone.....	44 25 0	64 13 46	Une	F	Rouge	.....
325	ILE DE LA CROIX.	Pointe E. de la baie de Lunenburg.	44 18 45	64 10 0	2 verticales, à 15 verg. d'inter.	Haute, int. Basse fixe.	Blanc.	Chaq. minut. {
326	POINTE DE LA BATTERIE	Lunenburg	44 21 45	64 17 30	Une	F	Blanc.	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

ÉCOSSE.—*Suite.*

Portée en milles par un t. clair.	Couleur et caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la gi- rouette.	Année où le phare a été al- lumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Observations.	No.
18	Blanc, carré, en bois.	132	22	1872	.....	.....	318
20 ou 21	Blanc, octogone.....	115	60	1758	C	Un sifflet-d'alarme à vapeur a été construit sur le côté sud de l'île, et élevé de 90 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux ; il résonne dans les gros temps, les brouillards et les tempêtes de neige 10 secondes à chaque mi- nute. Canon ci-devant en usage discontinué.	319
14	Blanc, avec deux ban- des horizontales rouges, carré, en bois, avec habita- tion.	75	.....	1875	C	Phare côtier.....	320
.....	Blanc, carré.....	65	26	1868	C	Lanterne sur habitation..	321
.....	Blanc, carré, en bois, avec habitation.	.....	28	.....	C	Phare côtier.....	322
16	Blanc, tour oblongue sur l'habitation, et lanterne en bois.	150	46	1871	D	Vu de tous les points d'approche. Lanterne seule visible. Cons- truction cachée par les arbres.	323
11	Blanc, carré, en bois.	68	29	1872	C .....	.....	324
La haute 14, La basse 6.	Rouge, base octo- gone. {	100	53	1832	C	Pilotes viennent ici. On peut y trouver un abri au besoin. Feu supérieur, éclats, 45 secondes ; éclipses, 13 secondes.	325
		65					
11	Blanc, tour carrée, et habitation.	50	24	1864	C .....	.....	326

Liste des phares sur les

NOUVELLE-

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A. écl.; F. et A. écl.; Tour.; Interm.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalle des révolutions ou des éclats.
327	ILE IRONBOUND O.	Près du cap Lahave, embouchure de la rivière Lahave.	44 13 45	64 16 20	Une	Tr.	Blanc.	T. les 30 scs...
328	LAHAVE	Sur la Pointe du Fort	.....	.....	.....	.....	.....	.....
329	ILE MOSER.....	Sur l'île, côté ouest de l'entrée de la rivière Lahave.	44 14 15	64 18 50	Une	F	Rouge	.....
30	MEDWAY HEAD...	Entrée du côté O. du port Medway.	44 6 10	64 32 15	Une	F	Blanc	.....
331	ILE DE COFFIN.....	Pointe S. de la baie de Liverpool.	44 2 0	64 37 30	Une	Tr.	Blanc.	T. les 2 mins... éclats 30 scs. éclip. 90 scs.
332	POINTE DU FORT.	Entrée S. de la baie de Liverpool.	44 2 30	64 42 20	Une	F	Rouge	.....
333	PORT MOUTON.....	Ile Spectacle, comté de Queen, pointe N.-E.	43 55 0	64 48 0	Une	F	Rouge	.....
334	LITTLE HOPE.....	Vers le centre de l'île.	43 48 30	64 47 15	Une	Tr.	Rouge	T. les minutes
335	PORT HÉBERT.....	Sur la pointe au Bardeau, côté est du havre.	43 48 40	64 55 30	Une	F	Rouge	.....
336	ILE CARTER.....	Havre de l'île Ragged	43 42 15	65 5 30	Une	F	Rouge	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

ECOSSE.—*Suite.*

Portée en milles par un tp. clair.	Couleur et caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lant. au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la gi- rouette.	Année où le phare a été al- lumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Observations.	No.
13	Blanc, carré.....	72	29	1855	C	Près du bord d'un rocher, 40 pieds de hauteur.	327
						En voie de construction.	328
8	Blanc, carré.....	55	26	1868	C .....	.....	329
10	Blanc, carré, avec carré noir du côté de la mer.	44	23	1851	C	Comme une maison d'habitation.	330
16	Bandes horizontales, rouges et blanches, huit en nombre, octogone.	65	50	1812	C .....	.....	331
7	Blanc, carré.....	30	17	1855	C	On le quitte à babord en entrant dans le havre.	332
11	Carré, en bois	47	20	1873	C	Pour guider les navires en entrant dans le havre.	333
12	Blanc, carré... ..	40	26	1865	C	Centre de l'habitation du gardien ; visible partout à l'horizon.	334
10	Blanc, carré, en bois.	33	29	1872	C .....	.....	335
11	Blanc, carré, en bois.	66	29	1872	.....	.....	336

Liste des phares sur les

NOUVELLE-

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F. ; A écl. ; F. et écl. ; Int. ; Alt. Tour.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
337	ILE RAGGED.....	Rocher aux Goëlands	43 39 15	65 5 50	Une.....	F	Blanc.....	
338	POINTE DE SABLE	Au côté E. de l'entrée du havre de Shelburne.	43 41 15	65 19 0	Une.....	F	Rouge.....	
339	CAP ROSEWAY.....	Près de la pointe S.E. de l'île Macnutt, havre de Shelburne.	43 37 15	65 15 45	Deux verticales, à 20 vgs. d'int.	.....	Blanc.....	} Rouge et blanche toutes les minutes.
340	ILE DU NÈGRE.....	Sur le côté N.....	43 30 54	65 20 58	Une.....	Tr.	Blanc.....	
341	BACCARO.....	Sur le côté O. de l'entrée du havre de Barrington.	43 26 54	65 28 12	Une.....	F	Rouge.....	
342	PHARE DE LA BAIE BARRINGTON E.	.....	43 31 5	65 34 25	Une.....	F	Blanc.....	
343	CAP SABLE.....	Sur le cap.....	43 23 19	65 37 11	Une.....	Tr.	Blanc.....	Eclat toutes les 15 sec., éclipse tout. les 25 sec.
344	ILE DU BON PORTAGE.	Sur la pointe S.....	43 27 16	65 44 39	Une.....	Tr.	Rouge.....	T. les minutes.

côtes, rivières et lacs du Canada.

ECOSSE.—*Suite.*

Portée en milles par un tp. clair.	Couleur et caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niveau des hauteurs.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Observations.	No.
01	Blanc, carré.....	56	31	1853	C .....	.....	337
11	Blanc, carré, en bois.	67	20	.....	C	Pour guider les navires dans le havre et indiquer les dangers de la Pointe de Sable.	338
Haute 18, Basse 10.	} Bandes verticales, noires et blanches, octogone. {	120	} 77 {	1788 répar.	} C .....	.....	339
		65		1858		.....
12	Blanc, carré en bois	48	29	1872	C .....	.....	340
10	Blanc, carré, avec rond noir du côté de la mer.....	49	35	1850	C .....	.....	341
.....	Coque et espars peints en rouge avec le mot "Barrington" en lettres blanches sur les deux côtés.	.....	30 au-d. du pont.	.....	.....	Mouillé dans 6 brasses d'eau à eau basse ; le récif de Wesses relève S.O. par O. $\frac{1}{2}$ O., distance de $\frac{3}{4}$ de mille ; le phare Baccaro relève S.S.E. $\frac{3}{4}$ E., distance $6\frac{1}{2}$ milles ; les rochers Bantam relèvent S. par E. $\frac{7}{8}$ E., distance $6\frac{1}{2}$ milles. Pour guider les navires dans la baie E. de Barrington, et dans le passage de Barrington.	342
12	Blanc, octogone.....	53	50	1861	C	Sifflet d'alarme à vapeur côté sud de la Pointe du Cap, élevé 40 pieds au-dessus des hautes eaux, il résonne dans les gros temps, brouillards et tempêtes de neige, dix secondes à chaque minute avec intervalle de 50 secondes entre chaque éclat.	343
12	Blanc, carré, en bois	46	28	1874	C	Pour guider les navires dans la baie O. de Barrington et du Havre Shag.	344

Liste des phares sur les

NOUVELLE-

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	No. et situation relative des lumières.	F. ; A. écl. ; F. et à écl. ; Tour. ; Interm. ; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
345	HAV. DE PUBNICO	Beach Point, côté E. de l'entrée, à 60 brasses de la marque de la basse mer.	43 35 45	65 46 54	Une	F	Blanc.	.....
346	ARGYLE	Sur la pointe S. de l'île Whitehead, comté de Yarmouth	43 39 40	65 52 4	Une	F	Rouge.	.....
347	RIVIERE TUSKET.	Ile du Gros Poisson, pointe S.O.	43 42 10	65 57 15	Deux horiz. à 8 verges d'interv.	F	Blanc.	.....
348	ILE AU PHOQUE...	P. S., $\frac{1}{2}$ de mille à l'intérieur.	43 23 34	66 0 52	Une	F	Blanc.	.....
349	YARMOUTH ou CAP FOURCHU.	Cap E., pointe S.....	43 47 28	66 9 21	Une	F	Blanc.	Toutes les min et les 45 secs. éclat $1\frac{1}{2}$ min. éclipse $\frac{1}{2}$ min.

BAIE DE

350	ILE DE BUNKER...	A l'extrémité du récif, vis-à-vis la pointe S.-O. de l'île, côté E. de l'entrée du havre de Yarmouth	43 48 30	66 8 45	Une	F	Rouge.
-----	------------------	--	----------	---------	-----------	---	--------	-------

côtes, rivières et lacs du Canada.

ECOSSE.—*Suite.*

Portée en milles par un tps. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-des- sus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pds du sol à la gi- rouette.	Année où le pha- re a été allumé	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Observations.	No.
8	Blanc, carré	28	20	1854	C	Ouvert à l'O. de l'île de St. Jean, et rel. au N.-E. par N., il fait parer le banc; en venant au havre de tout autre côté, il faut relever le feu au N. de l'E.N.-E. avant de courir dessus, pour parer l'écueil devant la pointe Ste. Anne.	345
12	Blanc, carré, en bois, avec habitation.	115	28	1874	C	Pour guider les navires dans le havre d'Argyle.	346
12	Blanc, carré, en bois.	50	23	1864	C	Visible du côté de la mer; aux fenêtres des deux pignons d'une habitation.	347
18	Blanc, octogone.....	98	60	1830	D, 2ème ordre.	Le rocher de la Blonde reste à 3½ milles S. par O. du phare. Le sifflet d'alarme près du phare résonne à chaque minute dans les temps de brume et les tem- pêtes de neige, pendant 5 secondes, et après un intervalle de 5 secondes résonne de nou- veau pendant 5 secondes, avec un intervalle de 45 secondes.	348
18	Tour octogone, ban- des verticales, rou- ges et blanches.	117	59	1839	C	Le sifflet d'alarme sur le côté O. résonne par temps de brume et de tempête de neige 10 secondes par minute.	349

FUNDY.

10	La lanterne sur une habitation, est cons- truite sur une jetée en bois.	27	1874	C	Une lumière rouge pour guider les navires dans le havre. Visi- ble du côté sud entre les relevés N.-E. par N. et N. ¾ E. Elle peut aussi être vue par-dessus la plage de Stanwood, quand le vent est du S. ½ E. à S. E. ½ E., mais elle ne peut être suivie, car la seule entrée dans le havre est par le détroit de Yarmouth et autour du Cap Est.	350
----	--	----	-------	------	---------	---	-----

Listes des phares sur les

NOUVELLE-

BAIE DE

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F; A; écl.; F et à écl.; Tr.; Int; Alt.	Conteur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
351	CAP STE. MARIE.	Côté est de la baie.	44 5 20	66 12 40	Une	Alt	Rouge et blanc.	T. les 30 secs...
352	RIVIÈRE METE-GHAN.....	A l'extrémité du brise-lames.	44 13 43	66 8 12	Une	F	Vert.	.....
353	POINTE DE L'EGLISE	Côté est de la de la Baie Ste. Marie, comté de Digby.	44 19 55	66 7 35	Une	F	Rouge .....	.....
354	SISSIBOO	Côté sud de l'entrée à la rivière.	44 26 30	66 1 15	Une	F	Blanc. ....	.....
	WESTPORT	Ile de Pierre, entrée du Grand Passage.	44 15 30	66 20 20	Deux, horizontales, 24 pieds d'interv.	F	Blanc. ....	.....
226	ILE AUX EGLANTIER	Pointe N. O.	44 14 57	66 23 30	Une	F	Blanc. ....	.....
111	TÊTE DU SANGLIER	50 pieds du bord de la falaise.	44 24 16	66 13 0	Une	Tr.	Rouge et blanc. alt blanc.	T. les minutes.

côtes, rivières et lacs du Canada.

ECOSSE.—*Suite.*

FUNDY.—*Suite.*

Portée en mil, par un temps clair.	Couleur et caractère particulier du phare.	Haut en pieds du foyer de la lan- te au-dess du niv. des hautes eaux.	Haut en pieds du sol à la gi- rouette.	Année où le pha- re a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Observation.	No.
17	Blanc, octogone.....	103	43	1868	C		351
6	B andes verticales rouges du côté de la mer, lanterne peinturée en noir...	21	.....	1875	C	Balise pour guider les navires dans la rivière. Elle doit être laissée à tribord et longée. La marée laisse le brise-lame une heure avant l'eau basse.	352
10	Blanc, carré, en bois	36	20	1874	C	Pour indiquer les dangers dans les environs de la Pointe de l'Eglise	353
8	Blanc, pyramide, en bois.....	36	33	1870	C		354
10	Blanc, carré.....	40 chaque.	15 chaque.	1850	C	Visible du nord quand on les re- lève entre le S. par l'O. et S. S. O., et du S. quand on les re- lève entre le N. E. par E., et N. N. O. $\frac{1}{4}$ O.	355
13	Blanc, octogone	92	55	1809	C	Un sifflet d'alarme a été placé au N. O. de l'île aux Eglantiers, côté sud du phare. Il sera sonné comme suit par temps de brume et de neige : <div>Coup de 4 secondes Intervalle do Coup de do Intervalle do Coup de do Intervalle de 40 sec</div> 60 secs.	356
14	Blanc, carré.....	70	.....	1864	C	Sur l'entrée sud du Petit Passage	357

LISTE des phares sur les

NOUVELLE-

BAIE DE

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	No. et situation relative des lumières.	F; A; é; Tr.; Int.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
358	POINTE PRIM.....	Pointe S. de l'entrée du bassin Annapolis	44 41 34	65 47 20	Une	F	Blanc.	.....
359	PORT WILLIAM OU ANSE MARSHALL.	Rive sud	44 56 52	65 16 0	Deux, verticales, 20 pieds de distance.		Blanc.	.....
360	MARGARETVILLE...	Sur l'extrémité de la pointe, rive sud.	45 2 57	65 4 0	Deux.....	F	Rouge	.....
361	ROCHE NOIRE.....	Rive sud.....	45 10 10	64 46 0	Une	F	Blanc.	.....
362	HORTON.....	Sur la côte, côté O. de la rivière Avon..	45 6 15	64 13 30	Une	F	Blanc.	.....
363	HAVRE DE WAL-	Bassin de Minas, côté de Hants.	45 14 0	64 0 45	Une	F	Rouge	.....
364	CAPOT BRULÉ	Bassin de Minas, tête de l'extrémité nord-ouest, rive sud	45 18 40	63 48 30	Une	F	Blanc.	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

ECOSSE.—*Suite.*FUNDY.—*Suite.*

Portée en milles par un tp. clair.	Couleur et caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Observations.	No.
13	Bandes verticales rouges et blanches, tour carrée.	76	22	1817	C	Sifflet d'alarme sur la pointe Prim. Par tempêtes de neige et temps de brume, on le fait résonner 8 secondes par min., laissant entre les coups un intervalle de 52 secondes.	358
10	Carré, blanc... ..	{ 60 57 }	22	1859	C	Lumière sur toit de l'habitation ; lumière inférieure dans une fenêtre cintrée, visible de O. S. O. à E. N. E. par nord.	359
8	Bandes horizontales, blanches et noires, carré.	{ 30 27 }	22	1859	C	Visible de O. S. O. à E. N. E. par nord.	360
12	Carré, blanc.....	45	35	1848	C	Lumière sur le toit de l'habitation, visible de tous les points d'approche. Un sifflet d'alarme sur la pointe extrême du Cap d'Or, sur le côté opposé du chenal de Blackrock ; résonne en temps de brouillards, brume et tempêtes de neige, deux fois dans chaque minute, chaque coup étant de six secondes de durée, avec intervalles de vingt-quatre secondes entre chaque coup. Le sifflet pourra probablement être entendu en temps calme ou avec le vent à une distance de 20 milles, et en mauvais temps ou contre le vent, de 5 à 8 milles selon l'état de l'atmosphère.	361
20	Carré, blanc.....	92	20	1851	C	Lumière dans la fenêtre.....	362
10	Blanc, carré, en bois.	60	20	.....	C	Pour guider les navires dans le havre de Walton.	363
13	Carré, blanc.....	75	35	1859	C	Sur l'habitation ; visible de tous les points d'approche	364

Liste des phares sur les

NOUVELLE-

BAIE DE

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	No. et situation relative des lumières.	F.; A. écl.; F. et à écl.; Int.; Alt.; Tr.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
365	PARRSBORO' ou ILE AUX PERDRIX.	Côté O. de la rivière.	45 23	0 64 19 0	Une	F	Blanc.	.....
366	POINTE SPENCER.	Sur la côte N., baie Cobequid.	45 23 30	63 37 0	Une	F	Blanc.	.....
367	RIV. AUX POMMES.	Sur le Cap Capston ou pointe Hetty, entrée N.	45 28 20	64 51 30	Une	F	Blanc.	.....

NOUVEAU-

BAIE DE

368	QUAI DE HILLSBORO.	Rivière Petitcodiac...	45 55 15	64 37 45	Une	F	Blanc.	.....
369	MEULE.....	Partie O. de l'Île	45 43 13	64 37 25	Une	F	Blanc.	.....
370	CAP ENRAGÉ	Sommet du cap.....	45 35 34	64 46 55	Une	F	Blanc.	.....
27	QUACO.....	Petit rocher vis-à-vis la pointe.	45 19 20	65 31 55	Une	Tr.	Blanc.	T. les 20 secs..

côtes, rivières et lacs du Canada.

ECOSSE.—*Suite.*FUNDY.—*Suite.*

Portée en milles par un t. clair.	Couleur et caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lan. au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la gi- rouette.	Année où le phare a été al- lumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Observations.	No.
9	Blanc, carré.....	37	32	1852	C	Lanterne sur l'habitation	365
6	Fenêtre d'une maison	35	20	1863	C .....	.....	366
12	Blanc, oblong, avec tour.	64	45	1870	C	Reconstruit à environ 100 pieds S.S.E. de l'ancien.	367

BRUNSWICK.

FUNDY.—*Suite.*

5	.....	14	22	1875	C	Pour guider les navires remontant la rivière et allant aux quais à charbon et plâtre.	368
12	Blanc, octogone, en bois.	60	.....	1854	C	Visible du N.-E. par E. autour par N. à E. par S., ou 315°. phare du cap Enragé S. O. par O. $\frac{1}{2}$ O. à environ 10 milles.	369
15	Blanc, carré.....	120	23	1840	D, 4ème ordre.	Visible entre les relèvements N. O. par S. à N. E. Un sifflet d'alarme situé à 150 pieds N. E. du phare résonne, dans les gros temps, pendant 4 secondes dans chaque minute. Il sera proba- blement entendu dans les temps calmes à 10 milles et de 3 à 5 milles dans les tempêtes.	370
15	Bande horizontale rouge et blanche, octogone.	58	46	1835	C	Une cloche d'alarme est en voie de construction ici.	371

Listes des phares sur les

NOUVEAU-
BAIE DE

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	No. et situation relative des lu- mières.	F. ; A. écl. ; F. et écl. ; Tour. ; Int. ; Alt.	Couleur de la lu- mière.	Intervalles des révolu- tions ou des éclats.
372	CAP SPENCER.....	Sommet du cap	45 12 30	65 54 0	Une	Tr.	Rouge et blanc. alt.	T. les 45 secs...
373	ILE AUX PERDRIX.	Havre de St. Jean....	45 14 20	66 3 20	Une	F	Blanc.	.....
374	HAVRE DE ST. JEAN.	.....	45 15 10	66 3 40	Une	F	Blanc.	.....
375	LEPRÉAU	Sur la pointe.....	45 3 40	66 27 39	Deux, ver- ticales, 9 verges de distance.	F	Blanc.	.....
376	POINTE DU SAPIN.	Rivière Ste. Croix, comté de Charlotte.	45 10 0	67 11 0	Une	F	Blanc.	.....
377	POINTE DE MARC.	Rivière Ste. Croix, comté de Charlotte.	45 10 10	67 12 30	Une	F	Blanc.	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

BRUNSWICK.—*Suite.*FUNDY.—*Suite.*

Portée en milles par un tp. clair	Couleur et caractère particulier du phare.	Haut. en pieds du foyer de la lant. au-dess. du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pds., du sol à la gi- rouette.	Année où le pha- re a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Observations.	No.
20	Blanc, bâtisse carrée avec tour.	207	35	1873	C	Visible entre E.S.E. par S à O.N. O., le phare de l'île aux Per- drix portant au compas N.O. par O. $\frac{1}{2}$ O. vers le nord, la dis- tance d'un phare à l'autre étant de 6 $\frac{1}{2}$ milles.	372
20	Bandes verticales rouges et blanches.	119	40	1791	C	Par temps de brume, on fait ré- sonner un sifflet d'alarme de mi- nute en minute pendant 10 sec. Une bouée-cloche est posée près du côté E. du récif de l'île aux Perdrix.	373
10	Bandes verticales rouges et blanches.	35	15	1828	D, 4ème ordre.	.....	374
15	Bandes horizontales rouges et blanches, octogone.	{ 81 53 }	31	1831	C	Visible entre O.N.O. et E. par N. du sud. Un sifflet d'alarme ré- sonne par temps de brume et de neige, 2 coups par minute, d'a- bord un coup de 5 secondes avec intervalle de 5 secondes, puis un autre coup de 5 secondes avec un intervalle de 45 secon- des pour compléter la minute.	375
.....	Blanc, carré.....	32	28	1876	C	Le chenal de la pointe du Sapin au terrain de ballast est E. par S. $\frac{1}{2}$ S., distance 2 milles; de la pointe du Sapin à la pointe de Marc O. N. O., distance 2 milles. Les navires, après avoir laissé l'île Doucet, en se diri- geant N. jusqu'à ce que la lu- mière de la pointe du Sapin relève N.O. $\frac{1}{4}$ O., puis O. N. O., pourraient éviter le récif.	376
... ..	Blanc carré.....	32	28	1876	C .....	.....	377

Liste des phares sur les

NOUVEAU-

BAIE DE

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F. ; A. écl. ; F. et écl. ; Int. ; Alt. Tour.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
378	MIDJIC BLUFF	Baie Passamaquoddy, Comté de Charlotte.	45 6 53	66 54 30	Une	F	Blanc.	.....
379	TÊTE DE DREW ...	Sur le côté O. du havre au Castor, comté de Charlotte.	45 3 45	66 44 0	Une	F	Blanc.	.....
380	ILE DE BLISS.....	Extrémité ouest de l'île de Bliss, côté sud de l'entrée ouest du havre de Bliss.	45 1 15	66 51 0	Une	F	Rouge.	.....
381	ILE DE CAMPO-BELLO.	Pointe nord de Head Harbour.	44 57 40	66 54 10	Une	F	Blanc.	.....
382	PORT ST. ANDRÉ.	P'te. nord de l'entrée.	45 4 10	67 2 50	Une	F	Blanc.	.....
383	PORT ST. ANDRÉ.	Sur le récif de sable à l'entrée est.	45 3 45	67 0 50	Une	F	Blanc.	.....
384	SUD-OUEST DE L'ILE AU LOUP.	Sur la pointe sud-est de l'île.	44 56 30	66 44 10	Une	Tr.	Blanc.	Chaq. 1½ min..

côtes, rivières et lacs du Canada.

BRUNSWICK.—*Suite.*FUNDY.—*Suite.*

Portée en milles par un tp. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-des- sus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pds du sol à la gi- rouette.	Année où le pha- re a été allumé	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Observations.	N o.
15	Blanc, carré, en bois lanterne brune.....	130	29	1876	C	Une barre s'étend au large E.N.E. du phare et relève à eau basse une distance de 100 brasses au- dessus du niv. des hautes eaux. Un nav. se tenant à 130 brasses évitera cet écueil à eau basse.	378
10	Blanc, carré, en bois	45	36	1875	C	Vue de tous les points entre les entrées est et ouest du havre.	379
12	Blanc, carré, en bois	45	30	1871	C .....	.....	380
15	Blanc, avec une croix rouge, tour octogone.	64	34	1829	C .....	.....	381
10	Blanc, octogone	42	22	1833	C	Visible entre les relèvements N.- O. par N. et S.-E. par S.	382
10	Blanc, carré, en bois, sur une jetée en charpente.....	40	10	1855	C	Guide à tous les ports dans l'inté- rieur de la baie, et les vaisseaux allant en haut de la riv. Ste. Croix, depuis le Petit Passage ou Quoddy O. Il y a seulem. 4 pieds d'eau du récif vers le ri- vage.	383
17 à 20	Blanc, carré, en bois	111	35	1871	C	Lanterne sur habitation ; visible sur tous les points d'approche.	384

Liste des phares sur les

NOUVEAU-

BAIE DE

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A. écl.; F. et à écl.; Tr.; Int.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
385	SWALLOW TAIL...	Partie N.-E. du Grand Manan.	44 45 52	66 44 0	Une	F	Blanc.	.....
386	RÉCIF OLD PROPRIETOR. ...	Une balise mobile, sur le S.E. de l'île du Grand Manan.	44 33 10	66 40 0	Une .....			.....
387	ILE MACHIAS	Sur l'île.....	44 30 7	67 6 13	Deux, O. par N. $\frac{1}{2}$ N. et E. par S. $\frac{1}{2}$ S., et 56 $\frac{2}{3}$ vgs. d'intervalle.	F	Blanc.	.....
388	ROCHER GANNET	Sur le rocher.....	44 0 38	66 47 0	Une	F. et à écl.	Blanc.	Un éclat chaque 4 $\frac{1}{2}$ secondes.

RIVIÈRE

389	TÊTE VERTE.....	45 18 0	66 7 20	Une	F	Blanc.
-----	-----------------	-------	---------	---------	-----------	---	--------	-------

côtes, rivières et lacs du Canada.

BRUNSWICK.—*Suite.*

FUNDY.—*Suite.*

Portée en milles par un tp. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Observations.	No.
17	Blanc, octogone, en bois.	148	50	1860	C	Visible entre les relèvements de S. O. par S. à N. O. Un sifflet d'alarme à l'extrémité N. O. de la tête du Grand Manan, 80 pds. au-dessus des hautes eaux, résonne dans les gr. temps, brouillards et tempêtes de neige, 3 coups de 4 secondes dans chaque minute, avec un intervalle de seize secondes entre chaque coup.	385
8 ou 10	Fuseau, peinturé en rouge.	31	.....	1876	.....	.....	386
15	Blanc	58 Est, 54 Ouest.	36 chaque.	1832	Unelumière catopt. l'autre dioptrique de 2ème ordre.	Un sifflet d'alarme résonne dans les gros temps, brouillards et tempêtes de neige, 5 secondes dans chaque minute.	387
12	Bandes verticales, noires et blanches alternativement, tour octogone.	66	41	1831	D, 4ème ordre.	Un canon est tiré durant les brouillards et les tempêtes de neige. Une dangereuse chaîne de roch., s'ét. 2 milles à l'est du phare. Lumière fixe..... 45 secondes. Eclipse..... 5½ do Eclat..... 4½ do Eclipse..... 5½ do Faisant..... 60	388

St. JEAN.

10	Blanc	105	1869	C	389
----	-------------	-----	-------	------	---------	-------	-----

Liste des phares sur les

NOUVEAU-
RIVIÈRE St.

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situa- tion relative des lumières.	F. ; A. écl. ; F. et écl. ; Tour. ; Int. ; Alt.	Couleur de la lu- mière.	Intervalles des révolu- tions ou des éclats.
390	POINTE DE SABLE.....		45 22	0 66 11 0	Une	F	Blanc.....	
391	POINTE DU CHÊNE.....		45 32	0 66 6 0	Une	F	Blanc.....	
392	NO MAN'S FRIEND.....		45 47	0 66 7 30	Une	F	Blanc.....	
393	ILE MUSQUASH.....	Lac Washadamoak, comté de Queen.	45 42	0 66 7 0	Une	F	Blanc.....	
394	FERME HENDRY...	Lac Washadamoak, comté de Queen.	45 42	0 66 7 0	Une	F	Blanc.....	
395	BATT. OROMOCTO.....		45 53	0 66 27 0	Une	F	Blanc.....	
396	WILMOT BLUFF		45 56	0 66 30 0	Une	F	Blanc.....	
397	POINTE COX.....	Grand Lac.....	46 2	0 66 1 0	Une	F	Blanc.....	
398	POINTE McMANUS	Grand Lac, Newcastle	46 4	0 66 2 0	Une	F	Blanc.....	

côtes, rivières et lacs du Canada.

BRUNSWICK.—*Suite.*JEAN.—*Suite.*

Portée en milles par un tp. clair	Couleur ou caractère particu- lier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-des- sus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la gi- rouette.	Année où le pha- re a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Observations.	No
10	Blanc.....	50	.....	1869	C.....		390
10	Blanc.....	50	.....	1869	C.....		391
10	Blanc.....	55	.....	1869	C.....		392
.....	Brun, charpente à claire-voie, lanter- ne blanche.....	26	.....	1875	C.....	[Feux d'alignement pour indi- quer le chenal de l'île Mus- quash, au-delà de la batture de l'île au Cochon. En des- cendant le lac les deux feux doivent être tenus en ligne jusque vis-à-vis l'extrémité N. O. de l'île au Cochon et ensuite suivre une direction sud jusqu'au pied de l'île Musquash. En remontant le lac, les deux feux doivent être tenus l'un dans l'autre vis-à-vis l'extrémité N. O. de l'île au Cochon, et tenus en ligne jusqu'à un demi-mille du phare sur la ferme Hen- dry.]	393
.....	Brun, charpente à claire-voie, lanter- ne blanche.	30	.....	1875	C.....		394
10	Blanc.....	54	.....	1869	C.....		395
10	Blanc.....	104	.....	1869	C.....		396
10	Blanc.....	20	.....	1869	C.....		397
10	Blanc, carré, en bois.	28	26	1876	C.....		398

Liste des phares sur les

NOUVEAU-

RIVIÈRE

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	No. et situation relative des lumières.	F.; A. écl.; F. et à écl.; Tour.; Interm.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles de révolutions ou des éclats.
399	POINTE ROBERT-SON.	Grand Lac.....	45 53	0 60 13 0	Une	F	Blanc.	.....
400	POINTE FANJOY...	Grand Lac.....	45 55 10	60 4 0	Une	F	Blanc.	.....

COLOMBIE-

401	ILE DE BEREN....	Entrée ouest' du havre de Victoria.	48 25 24	125 24 0	Une.....	F	Bleue	.....
402	ILE DE L'ENTRÉE..	Havre de Nanaimo, détroit de Georgia.	49 12 50	123 48 45	Une.....	F	Blanc.	.....
403	ROCHERS DE COURSES.	Dans le détroit de Fuca	48 17 45	123 32 0	Une.....	Ecl.	Blanc.	T. les 10 secs..
404	FISGARD.....	Sur rocher à l'entrée du havre d'Esquimalt.	48 26 0	123 27 15	Une.....	F	Rouge	.....
405	PHARE FLOTTANT RIV. FRASER.	Sur Sand Head S., à l'entrée de la riv.	49 3 50	123 16 40	Une.....	F	Blanc.	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

BRUNSWICK.—*Suite.*St. JEAN.—*Suite.*

Portée en milles par un tp. clair.	Couleur et caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lant. au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la gi- rouette.	Année où le phare a été al- lumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Observations.	No.
10	Blanc, carré, en bois.	16	16	1873	C		399
10	Blanc, carré, en bois.	16	16	1873	C		400

BRITANNIQUE.

7	Blanc, carré, en bois.	44	30	1876	C	Ce phare relève de la bouée-cloche du banc Brotchie, N.N.O. $\frac{1}{2}$ O.	401
14	Blanc, carré, en bois, avec habitation.	65	50	1876	C	Pour indiquer l'entrée de Departure Bay et le havre de Nanaimo.	402
18	Bandes horizontales noires et blanches alternativ., circul., en pierre.	118	105	1861	D, 2ième ordre.	Une cloche d'alarme sonne dans les gros temps ou dans les temps brumeux.	403
12	En brique blanche et habit. en briq. rouge			1861	D, 4ième ordre.	Paraît rouge dans le havre.	404
9	Coque rouge, avec une boule au haut du phare.	70		1866	C		405

Liste des phares sur les

COLOMBIE-

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A écl.; F. et à écl.; Tour.; Interm.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
406	POINTE ATKINSON	Entrée N. O. de la baie Anglais et de Burrard Inlet.	49 19 42	123 15 54	Une.....	Tr.	Blanc.	T. les minutes.
407	CAP BEALE	Pointe S. E. de l'ent. de Barclay Sound, sur la côte ouest de l'Ile Vancouver.	48 47 48	125 12 52	Une.....	Tr.	Blanc.	T. les 30 secs.

côtes, rivières et lacs du Canada.

BRITANNIQUE.—*Suite.*

Portée en milles par un tps. clair.	Couleur ou caractère particu- lier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-des- sus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la gi- rouette.	Année où le pha- re a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Observations.	No.
15	Blanc, carré, en bois.	119	49	1875	C	Visible autour d'un arc de l'horizon, depuis l'entrée de Burrard Inlet jusqu'à un relèvement E. par N. $\frac{3}{4}$ N. Les navires du détroit ne doivent pas l'approcher à l'E. du N., car ce relèvement ne leur évite que le banc de l'Esturgeon, au large de la rivière Fraser. Phare côtier pour indiquer l'entrée de Burrard Inlet.	406
19	Couleur de pierre pâle, carré, avec résidence détachée, de forme oblongue.	164	35	1874	C	Phare côtier pour indiquer l'entrée de Barclay Sound. Visible d'un relèvement de l'est parallèle avec la côtes par O. quart N. $\frac{1}{2}$ N. Le phare ne doit pas être approché à l'est de N. $\frac{1}{2}$ N., car les bancs s'étendent jusqu'à l'entrée de Barclay Sound. Les marins ne doivent pas essayer d'entrer dans le détroit sans connaître la localité ou sans un pilote.	407

INDEX.

N. B.—Les noms sous lesquels les phares sont le plus généralement connus sont en PETITES CAPITALES. Lorsque les noms se composent de deux mots ou plus, comme "St. François," "Ile à la Pierre," etc., il a été jugé convenable de les entrer comme suit: "*François, St.*" "*Pierre, Ile à la,*" etc., en lettres italiques. Les noms des endroits près desquels les phares sont situés sont imprimés en lettres ordinaires ou minuscules.

A.	No.		No.
<i>Aconi, Pointe</i>	285	Barclay Sound.....	407
AGATE, ILE.....	212	BAR, PHARE FLOTTANT DE LA POINTE....	180
ALGERNON, ROCHER.....	54	Barra, Détroit de	282
Alston, Pointe	219	Barrington.....	341
AMET, ILE	263	BARRINGTON, PHARE FLOT., BAIE EST DE..	342
AMHERSTBURG.....	182	Bassin de Minas.....	363, 364
AMHERST, ILE.....	10	Batchewana, Baie de	213
AMOUR, POINTE.....	2	BATHURST	219
André, Pointe St	254	BATISCAN.....	78
<i>André, Port St.</i>	382, 383	BATTERIE, POINTE DE LA	326
<i>Anglais, Pointe aux</i>	110	BATTLE ISLAND (Ile de la Bataille).....	209
Annapolis, Bassin d'.....	358	Baie de Forteau.....	2
<i>Anne du bout de l'Isle, Ste.</i>	108	BAIE ST. PAUL.....	50
<i>Anne, Havre de Ste.</i>	278	Beach Point (Pointe de la Plage).....	345
Anticosti, Pointe est d'.....	21	<i>Beale, Cap</i>	407
Anticosti, Pointe sud d'.....	22	BEAUHARNAIS.....	105
Anticosti, Pointe sud-ouest d'	23	Beaver Harbour (Havre du Castor).....	379
Anticosti, Pointe ouest d'.....	24	BEAVER ISLAND (Ile du Castor).....	313
<i>Antoine, St.</i>	64	Beaver Island, (Ile du Castor E.).....	313
APPLE RIVER (Rivière aux Pommes).....	367	<i>Becquets, St. Pierre les</i>	77
ARGYLE	346	BELLECHASSE	56
ARICAT	298	BELLE-ÎLE	1
Arrow Rock, (Gros Rocher à la Flèche)...	297	BEREN, ILE DE.....	401
ASH ISLAND (Ile aux Cendres).....	72	Berry, Tête de.....	309
<i>Atkinson, Pointe</i>	406	BETTY, ILE DE.....	320
Avon, Rivière.....	362	BICQUET, ILE DE	36
B.		Big Arrow, (Gros Rocher à la Flèche).....	297
BACCARO	341	Big Fish Island (Ile du Gros Poisson)...	347
Baddeck, Havre.....	281	Big Harbour (Grand Havre).....	258
BAGOT'S BLUFF.....	22	BIG OTTER CREEK (G. ruis. de la Loutre)	173
<i>Bague, Ile à la</i>	96	Birch Point (Pointe du Bouleau).....	223

INDEX.

	No.		No.
BIRD ISLAND (Ile des Oiseaux)	279	CAP BEALE	407
BIRD ROCK (Rochers aux Oiseaux).....	8	Cap Capston	367
Black Bay (Baie Noire).....	215	Cap Canso	307
BLACK ROCK (Roche Noire).....	361	CAP CHARLES	75
BLACK ROCK POINT (P. de la Roche Noire)	284	CAP CHATTE	28
BLISS, ILE DE.....	380	CAP D'ESPOIR	15
Blockhouse Point (Pointe du Fort).....	249	CAP ENRAGÉ	370
BLOODY ISLAND (Ile du Sang)	73	CAP FOURCHU.....	349
BOAR'S HEAD (Tête du Sanglier).....	357	Cap Gaspé.....	19
BOIS BLANC	183	CAP GEORGE.....	283
Bois Blanc	182	Cap Lahave	327
BON PORTAGE, ILE DU.....	344	CAP LA RONDE	295
<i>Bout de l'Isle, Ste. Anne du</i>	108	CAP MADELEINE, PHARE D'EN BAS.....	81
BRANDY POTS (Pots à l'Eau-de-Vie).....	45	CAP MADELEINE, PHARE D'EN HAUT.....	82
Bridgeport, Havre de	288	CAP MADELEINE.....	25
BRIER ISLAND (Ile aux Eglantiers).....	356	CAP NORMAN	3
Brig Point (Pointe du Brick)	320	CAP NORD.....	278
BROWN, POINTE DE.....	140	CAP RAY	5
<i>Bruce, Port de</i>	174	CAP ROSEWAY.....	339
BUNKER, ILE DE	350	CAP ROSIER	20
BURLINGTON, BAIE DE.....	164	CAP ROUGE	59, 60
BURNTCOAT.....	364	Cap Rouge	63
BURNT ISLAND (Ile Brûlée).....	138	CAP SABLE.....	343
BUTTARD Inlet.....	406	CAP ST. GEORGE.....	270
<i>Burwell, Port de</i>	173	CAP STE. MARIE.....	351
BUSTARD, ROCHERS DE	197	CAP SPENCER	372
BYNG INLET.....	199	Capston, Cap.....	367
C.		CARAQUETTE.....	220
<i>Cadieux, Pointe à</i>	109	Cardigan, Baie de	253
CAMPELL, ILE DE.....	117	CARIBOU, ILE AU	267
CAMPOBELLO, ILE DE	381	Carillon, Ile de	110
CANSO, CAP	307	CARLETON, POINTE DE.....	12
<i>Canso, Nord</i>	272	CARON, POINTE DE.....	107
CANSO, HAVRE DE	304	Carousel, Ile de.....	27

INDEX.

	No.		No.
CARTER, ILE DE.....	336	CORBAY, POINTE DE	213
CASCUMPEC	263	CORNWALL, CANAL DE	129
CASSIE, POINTE DE	240	COTEAU DU LAC	121
CATFISH CREEK (Ruisseau de la Barbue)..	174	COUNTRY HARBOUR (Havre du Pays)...	310
CHAMPLAIN.....	80	<i>Coves, Isle of</i> (Ile des Anses).....	190
<i>Channel, Little</i> (Petit Chenal).....	262	COX, POINTE DE	397
CHANTRY, ILE.....	189	Crab Island (Ile aux Crabes)	227
CHARLOTTETOWN.	249	Cranberry Island (Ile aux Atocas).....	307
<i>Charles, Cap</i>	75	CRANE ISLAND (Ile aux Grues)	55
CHATEAUGUAY	104	CRAPAUD	248
Chats, Lac des.....	116, 117	<i>Credit, Port</i>	162
<i>Chatte, Cap</i>	28	CREIGHTON'S HEAD (Tête de Creighton)	300
CHEBUCTO HEAD (Tête de Chebouctou)...	318	CRIB.....	126
Chêne, Grande Rivière du.....	74	Croix, Rivière Ste.....	376, 377
CHERRY.....	125	<i>Croix, Ste</i>	65
CHERRY ISLAND (Ile du Cérissier)	124	CROIX, ILE DE LA.....	325
CHESTER.....	323	<i>Current, Little</i> (Petit Courant).....	204
CHETICAMP	275	Cutler, Ile de.....	304
CHICOUTIMI, QUAI DE.....	43	D.	
CHRISTIAN ISLAND (Ile du Chrétien).....	196	DALHOUSIE.....	217
CHURCH POINT (Pointe de l'Eglise).....	353	<i>Dalhousie, Port de</i>	165
Ciboux, Ile de	279	DARLINGTON	156
CITROUILLE, POINTE À LA	79	DEEP RIVER ISLET (Ilet de la R. Creuse.)	118
<i>Claire, Pointe</i>	106	<i>D'Espoir, Cap</i>	15
CLAPPERTON, ILE	205	Détroits de Fuca.....	403
<i>Clark, Pointe</i>	187	DIABLE, ILE DU.....	315
Cobequid, Baie de.....	366	<i>Dover, Port</i>	171
COBOURG.....	153	<i>Drake, Outer</i> (Drake extérieur).....	144
COFFIN, ILE DE.....	331	DREW'S HEAD (Tête de Drew).....	379
<i>Colborne, Port</i>	168	Du Chêne, Quai.....	242
COLE SHOAL (Batture de Cole).....	131	DUCK ISLAND (Ile aux Canards).....	207
COLLINGWOOD.....	195	<i>Ducks, False</i> (Faux Canards).....	144
Contrecoeur, Traverse de.....	93	E.	
Conway, Inlet.....	262	East Beaver Island (Ile du Castor Est)..	313

INDEX

	No.		No.
East End, Anticosti (Pte. est d'Antiscoti)	21	FRASER, PHARE FLOTTANT DE LA RIVIÈRE.	405
EAST END, SABLE IS'D (Pte. est, Ile de S.)	305	Français, Rivière des.....	197
East Ironbound Isl'd (Ile cerc. de fer E.)	323	<i>Friend, No Man's</i>	392
EAST POINT, P.E.I. (Pointe Est, I.-P.-E.)..	255	Fuca, Détroit de	403
Eddy, Point d'.....	302		
Edouard, Ile.....	215	G.	
EGG ISLAND, (Ile aux Œufs, N.-E.).....	314	GAGE.....	142
EGG ISLAND, Ont. (Ile aux Œufs, Ont.)...	149	GANANOQUE NARROWS (Défilés de Gan).	134
EGG ISLAND, P.Q. (Ile aux Œufs, P.Q.)...	29	GANNET, ROCHER.....	388
English Bay (Baie Anglaise).....	406	GASPÉ.....	17
<i>Enragé, Cap</i>	370	GASPÉ, PHARE FLOTTANT DE LA BAIE DE...	18
ENTRANCE ISLAND (Ile de l'Entrée)	402	GASPÉ, CAP	19
ENTRY ISLAND (Ile Entry).....	9	<i>George, Cap</i>	283
ESCUMINAC.....	236	<i>George, Cap St.</i>	270
Esquimalt, Havre d'.....	404	Georgia, Détroit de.....	402
ETANG DU NORD.....	11	GEORGE, ÎLE.....	317
		GEORGETOWN.....	254
F		GIBRALTAR, POINTE DE	160
FALSE DUCKS (Faux Canards).....	144	GIN ROCK (Rocher du Genièvre)	198
FANJOY, POINTE DE.....	400	GLENGARRY	128
FATHER POINT (Pointe-aux-Pères).....	34	Gloucester, Baie de.....	198
FISGARD	404	GODERICH.....	185
FISH ISLAND (Ile du Poisson).....	261	GOOSE CAPE (Cap aux Oies)	49
Fish Island, Big (Ile du Gros Poisson)...	347	GOOSE LAKE (Lac aux Oies).....	221
Flat Point (Pointe Platte).....	287	<i>Grace, Ile de</i>	91
FLINT, ÎLE DE.....	289	GRANDE ÎLE, KAMOURASKA.....	47
<i>Foreland, Nord</i>	172	Grand Manan.....	385, 386
Forteau, Baie de.....	2	GRAND NARROWS (Grands Défilés).....	282
Fort, Pointe du	328	Grand Passage.....	355
FORT, POINTE DU, Baie de Liverpool.....	332	GRANT'S BEACH (Plage de Grant).....	237
<i>Fourchu, Cap</i>	349	GRANDE ÎLE MANITOULINE	192
FOX ISLAND, (Ile au Renard, Lac Simcoe)	166	Grande Rivière du Chêne.....	73
FOX ISLAND, (Ile au Ren., Riv. Mramichi).	233, 234	GREEN HEAD (Tête Verte).....	389
<i>François, Port St.</i>	83	Green Isl'd (Ile Verte, Co. de Guysboro')	310
<i>François, St.</i>	57, 58	Green Isl'd (Ile Verte, Co. Lunenburg.)	322

INDEX.

	No.	I.	No.
GREEN ISLAND, (Ile Verte, P.Q.).....	44	INGONISH.....	277
GREEN ISL'D, (Ile Verte, Co. de Rich., N.E.)	296	Ironbound Island, (Ile Cerc. de Fer, E.)	323
GREEN SHOAL (Batture Verte).....	115	<i>Ironbound Island</i> , (Ile Cerc. de Fer, O.)	327
GRENADIER, ILE DU.....	132	ISAAC, HAVRE.....	311
Grenville, Baie de.....	260	ILE À LA BAGUE.....	96
GRIFFITH, ILE DE.....	193	ILE À LA PIERRE.....	90
GRINDSTONE (Meule).....	369	ILE AUX PRUNES.....	94
Grindstone Island (Ile de la Meule).....	11	ILE AUX RAISINS.....	88, 89
GRONDINES.....	76	ILE DE GRACE.....	91
GROSSE POINTE.....	119, 120	ISLE OF COVES (Ile des Anses).....	190
GUION, ILE.....	293		
GULL ISLAND (Ile du Goëland).....	154	J.	
GULL ROCK (Rocher du Goëland).....	337	JACKSTRAW SHOAL (Batt. de Jackstraw)	135
GUYSBOROUGH, HAVRE DE.....	303	<i>Jean, Port St.</i>	61
		<i>Jean, Havre St.</i>	374
H.		JERSEYMAN ISLAND (Ile du Jersiais).....	299
HAMILTON, ILE.....	127	JOURIMAIN.....	243
Hart, Ile.....	304		
Hawkesbury, Port.....	301	K.	
Head Harbour.....	381	KAMINISTQUIA.....	208
HEATH, POINTE.....	21	<i>Kamouraska, Grande Ile</i>	47
<i>Hébert, Port</i>	335	KIDSTON, Ile.....	281
HENDRY, FERME.....	394	Killarney.....	202
HÉRON, ILE AU.....	218	KINCARDINE.....	188
Hetty, Pointe.....	367	KNAPP, POINTE DE.....	140
Hillsborough, Baie.....	250		
HILLSBOROUGH, QUAI.....	368	L.	
HOBSON'S NOSE.....	324	<i>Lac, Coteau du</i>	121
Holly, Pointe.....	311	LACHINE.....	100
<i>Hood, Port.</i>	273	<i>Lac, Montée du</i>	63
<i>Hope, Little</i>	334	<i>Lac, Pointe du</i>	84
<i>Hope, Port</i>	155	LAHAVE.....	328
<i>Horse Rock, Red</i> (Rocher du Chev. Rouge.)	137	Lahave, Cap.....	327
Horseshoe Bar (Barre du Fer à Cheval)...	235	Lac des Chats.....	116, 117
HORTON.....	362	LAC ST. LOUIS, (phare-flottant No 1.)	101
		LAC ST. LOUIS, (phare-flottant No 2.)	102

INDEX

	No.		No.
LAC ST. LOUIS, phare sur la jetée.....	103	LOWER TRAV. LIGHT'IP (Ph. fl., T.d'en b.)	51
LAC ST. PIERRE, phare-flottant central...	86	LOW POINT (Pointe Basse).....	287
LAC ST. PIERRE, phare-flottant, E.....	85		
LAC ST. PIERRE, phare-flottant, O.....	87	M.	
LAC ST. PIERRE, ILE AUX RAISINS.....	88, 89		
LAMB ISLAND (Ile à l'Agneau).....	210	MACHIAS, ILE.....	387
LANGLAIS, POINTE.....	74	McKIE, POINTE DE.....	122
LARK ISLET (Ilet à l'Alouette).....	41	McKENZIE, POINTE.....	280
<i>La Ronde, Cap</i>	295	McKENZIE, QUAI.....	186
LAVALTRIE.....	92	McKillop's, Pointe.....	123
<i>Laurent, Pointe St.</i>	62	McMANUS, POINTE.....	398
LEPRÉAU.....	375	MacNutt, Ile.....	339
<i>Lewis, Port.</i>	123	McTAVISH, POINTE.....	113
LINDOE, ILE.....	133	Madame, Ile.....	298
LINGAN HEAD (Tête de Lingau).....	288	<i>Madeleine, Cap.</i>	25
LISCOMB.....	312	<i>Madeleine, Cap, phare d'en bas.</i>	81
LITTLE CHANNEL (Petit Chenal).....	262	<i>Madeleine, Cap, phare d'en haut.</i>	82
LITTLE CURRENT (Petit Courant).....	204	Madeleine, Iles de la.....	9,10,et11
Little Harbour.....	259	Mahone, Baie.....	323, 324
LITTLE HOPE (Petite Espérance).....	334	MAIN-À-DIEU.....	291
LITTLE METIS POINT (Pte. du Petit Métis)	32	<i>Maitland, Port.</i>	170
Little Stave Isl'd (Pet. Ile de la Douve)	134	Malpèque, Baie.....	261
LIVERPOOL.....	159	Manan, Grand.....	385, 386
Liverpool, Baie de.....	331, 332	MANICOUAGAN, PHARE FLOTTANT DE.....	33
<i>London, New</i>	260	<i>Manitouline, Grande Ile.</i>	192
LONELY ISLAND (Ile Solitaire).....	200	MAQUEREAU, POINTE AU.....	14
LONG PILGRIMS (Gros Pèlerins).....	46	Marache, Pointe.....	298
LONGUE POINTE.....	172	MARGAREE, ILE.....	274
L'ORIGINAL.....	112	MARGUERITE, BAIE.....	322
Lotbinière.....	70	MARGARETVILLE.....	360
LOUISBURG.....	292	<i>Marie, Cap Ste.</i>	351
<i>Louis, Lac St., phare-flottant (No. 1)</i>	101	MARK, POINTE.....	377
<i>Louis, Lac St., phare-flottant (No. 2)</i>	102	Marie, Baie Ste.....	353
<i>Louis, Lac St., phare sur la jetée</i>	103	Marie, Rivière Ste... ..	214

INDEX.

	No.		No.
MARSHALL, ANSE.....	359	Népigon, Baie.....	209, 210
MARTIN, RIVIÈRE.....	26	NEUF MILLES, POINTE DES.....	142
MATANE	31	<i>Neuf, Port</i>	66
MEAGHER'S BEACH (Plage de Meagher)....	316	<i>Neuf, Port</i> , Comté de Saguenay	35
MEDWAY HEAD.....	330	Newcastle.....	398
Medway, Port.....	330	NEW LONDON.....	260
METEGHAN, RIVIÈRE.....	352	<i>Nord, Etang du</i>	11
<i>Métis, Pointe du Petit</i>	32	<i>Noire, Pointe</i>	39, 40
MICHEL, POINTE.....	191	NO MAN'S FRIEND	392
MICHIPICOTEN, ILE.....	211	<i>Norman, Cap</i>	3
MIDDLE ISLAND (Ile du Milieu, Lac Erié)	177	NORTH CANSO (Canso Nord).....	272
MIDDLE ISLAND (Ile du Milieu, Riv. Mir.)	232	NORTH FORELAND (Pointe de terre Nord)	172
MIDJIC BLUFF.....	378	NORTH POINT, (Pointe du Nord, I.P.E.)	244
Minas, Bassin de.....	363, 364	NORTH RUSTICO.....	258
Mink Island (Ile du Vison).....	201	NORTH TRACADIE (Tracadie Nord).....	225
MIRAMICHI, PHARE FLOT. DE LA BAIE DE.....	235	NOTTAWASAGA, ILE.....	194
MISCOU, ILE.....	223		
Miscou, Ile.....	221	O.	
MOHAWK, ILE	169	OAK POINT, (P. du Chêne, Baie Mira.)	230
Money Point. (Pointe à l'Argent).....	276	OAK POINT, (P. du Chêne, Riv.St. Jean)	391
MONTÉE DU LAC.....	63	OAKVILLE	163
MONTRÉAL.....	99	O'Hara, Pointe	17
<i>Monts, Pointe des</i>	30	OLD PROPRIETOR LEDGE.....	386
MORRIS, ILE ...	116	<i>Orignaux, Pointe aux</i>	48
MOSEER, ILE DE.....	329	OROMCTO SHOAL (Batture Oromocto)...	395
<i>Mouton, Port</i>	333	OSHAWA	157
MULLIN, POINTE	265	<i>Otter Creek, Big</i> (Grand R. de la Loutre)	173
MURRAY, HAVRE	252	Ouelle, Rivière	48
MUSQUASH, ILE.....	393	OUETIQUE, ILE.....	294
		OUTER DRAKE (Drake extérieur)	143
N.		Owen Sound.....	186
Nanaïmo, HAVRE.....	402		
NEGRO ISLAND (Ile du Nègre).....	340	P.	
NEGUAC.....	228	PANMURE HEAD (Tête de Panmure)	253
		PARRSBORO'	365

INDEX.

	No.		No.
PARRY SOUND.....	201	<i>Pins, Pointe aux</i>	214
PARTRIDGE ISLED (Ile aux Perd., L. Hur.)	203	<i>Placide, St.</i>	111
PARTRIDGE ISLAND, (Ile aux Perd., N.E.)	365	PLATON, POINTE.....	67
PARTRIDGE IS'D, Ile aux Perd., H. St. Jean	373	<i>Pleasant, Point</i> (Pointe Plaisante).....	145
PASPÉBIAC.....	13	POINTE À CADIEUX.....	109
Passamaquoddy, Baie.....	378	POINTE ACONL.....	285
<i>Paul, Baie St.</i>	50	<i>Pointe Amour</i>	2
<i>Paul, Ile St.</i>	6, 7	POINTE ATKINSON.....	406
Pearl Point (Pointe de la Perle).....	303	POINTE AUX ANGLAIS.....	110
PEGGY, POINTE.....	321	POINTE AUX CITROUILLES.....	79
PELEE ISLAND (Ile Pelée).....	178	POINTE AUX PINS.....	214
PELÉE SPIT.....	179	POINTE AUX ORIGNAUX.....	48
PENETANGUISHENE.....	167	POINTE AUX TREMBLES.....	98
PERCÉ.....	16	POINTE CLAIRE.....	106
<i>Peter, Point</i> (Pointe de Pierre).....	147	POINTE CLARK.....	187
PETER ROCK (Rocher de Pierre).....	154	POINTE DES MONTS.....	30
Peter's Bay (Baie de Pierre).....	295	POINTE DU LAC.....	84
Peter's Inlet, St. (Entrée de St Pierre)	283	<i>Pointe Langlais</i>	74
Peter's Island (Ile de St. Pierre).....	355	<i>Pointe Maquersau</i>	14
<i>Pierre, Lac St.,</i> phare-flottant centre.....	86	POINTE NOIRE.....	39, 40
<i>Pierre, Lac St.,</i> do est.....	85	Pointe O'Hara.....	17
<i>Pierre, Lac St.,</i> Ile aux Raisins.....	88, 89	POINTE DE PIERRE.....	147
<i>Pierre, Lac St.,</i> phare-flottant Ouest.....	87	POINTE PLAISANTE.....	145
<i>Pierre, St.</i>	256	POINTE PRIM, Annapolis.....	358
Peticodiac, Rivière.....	368	POINTE PRIM, I.P.E.....	250
PETITDEGRAT.....	297	POINTE RICHE.....	4
PICKERING.....	159	POINTE ST. LAURENT.....	62
<i>Pierre les Becquets, St.</i>	77	POINTE TUPPER.....	301
<i>Pierre, Ile à la</i>	90	POKEMOUCHE.....	224
PICTOU.....	268	POMQUET, ILE.....	271
PICTOU, ILE.....	269	PORPHYRE, POINTE.....	215
PIGEON, ILE.....	143	PORTAGE, ILE DU.....	229
<i>Pilgrims, Long</i> (Gros Pélérins).....	46	<i>Portage, Ile du Bon.</i>	344
<i>Pillar, Stone</i> (Piliers de Pierre).....	53	PORT BRUCE.....	174

INDEX.

	No.		No.
PORT BURWELL	173	Québec, Hav. de, près l'île Michipicoten.	212
PORT COLBORNE.....	168	Québec, Pointe.....	139
PORT CRÉDIT.....	162	Queen's Wharf, (quai de la Reine, Tor'to)	161
PORT DALHOUSIE.....	165	Quai du chemin de fer, Summerside....	246
PORT DOVER	171	R.	
Port Hawkesbury.....	301	RACE ROCKS	403
PORT HÉBERT.....	335	<i>Raisins, Ile aux</i>	88, 89
PORT HOOD	273	<i>Ray, Cap</i>	5
PORT HOPE.....	155	RED HORSE ROCK (Rocher du Ch. Rouge)	137
PORT LEWIS.....	123	ROUGE, Phare-flottant de l'île.....	37
PORT MAITLAND.....	170	ROUGE, ILET.....	38
Port Medway.....	330	ROUGE, Pointe de la Roche.....	202
PORT MOUTON.....	333	REPENTIGNY.....	95
PORT NEUF.....	66	RICHELIEU.....	68
PORT NEUF, Comté de Saguenay.....	35	RICHIBOUCTOU.....	239
PORT ST. ANDRÉ.....	382, 383	Richmond, Baie.....	261
PORT ST. FRANÇOIS.....	83	<i>Rich, Pointe</i>	4
PORT ST. JEAN.....	61	Rimouski.....	31, 34
PORT STANLEY	176	Rivière Ouelle.....	48
PORT WILLIAMS.....	359	Rivière Saguenay, Entrée de la.....	39, 40, 41
Prescott	130	ROBERTSON, POINTE	389
PRESQU'ÎLE	150, 151	Roch, phare-flottant de St., partie E....	51
Presqu'île, Owen Sound	186	Roch, phare flottant de St., bord Ouest.	52
PRESTON, Plage de.....	238	<i>Roche Noire, Pointe de la</i>	284
<i>Prim, Pointe, Annapolis</i>	333, 358	<i>Roche Rouge, Pointe de la</i>	184
<i>Prim, Pointe, I. P.-E.</i>	250	<i>Ronde, Cap la</i>	295
<i>Proprietor Ledge, Old</i>	386	RONDEAU, HAVRE DE.....	175
Prospect	320	<i>Roseway, Cap</i>	339
<i>Prunes, Ile aux</i>	94	<i>Rosier, Cap</i>	20
PUBNICO, HAVRE DE.....	345	<i>Rouge, Cap</i>	59, 60
PUGWASH	264	Rouge, Cap	63
Q.		Rugged Island (Ile Raboteuse)	337
QUACO.....	371	<i>Rustico, Nord</i>	258
		<i>Rustico, Sud</i>	

INDEX.

S.	No.		No.
<i>Sable, Cap</i>	343	STE. THÉRÈSE.....	97
SABLE, ILE DE, extrémité Est.....	305	SALMON POINT (Pointe au Saumon).....	148
SABLE, ILE DE, extrémité Ouest.....	306	Salutation Head.....	247
SAGUENAY, RIVIÈRE.....	42	SAMBRO.....	319
Saguenay, Entrée du.....	39, 40, 41	Sand Head, phare flott., Riv. Fraser S.	405
St. André, Pointe.....	254	SABLE, POINTE DE, comté de Guysboro..	302
<i>St. André, Port de</i>	382, 383	SABLE, POINTE DE, rivière St. Jean.	390
STE. ANNE DU BOUT DE L'ÎLE.....	108	SABLE, POINTE DE, havre de Shelburne...	338
STE. ANNE, HAVRE DE.....	278	Sable, Grève de la Pte. de, phare flott'nt	18
ST. ANTOINE.....	64	Sable, Ile de, I. P. E.....	263
STE. CROIX.....	65	Scatterie, Ile.....	291
Ste. Croix, Rivière, N.-B.....	376, 377	SCATTERIE.....	290
ST. FRANÇOIS.....	57, 58	SCOTCH BONNET (Bonnet Ecossais).....	149
<i>St. François, Port de</i>	83	SEA COW HEAD (Tête de la Vache Marine)	246
<i>St. George, Cap</i>	270	SEAL ISLAND (Ile au Phoque).....	348
ST. JEAN, HAVRE DE.....	374	Sea Wolf Island (Ile au Loup de Mer)..	274
<i>St. Jean, Port de</i>	61	SEPT ÎLES.....	27
<i>St. Laurent, Pointe</i>	62	SHAFTESBURY.....	204
<i>St. Louis, Lac</i>	101-103	SHÉDIAC, HAVRE DE.....	242
<i>Ste. Marie, Cap</i>	351	SHÉDIAC, ÎLE.....	241
Ste. Marie, Baie.....	353	Shelburne, Havre de.....	338, 339
St. Marie, Rivière.....	214	SHELDRAKE, ÎLE.....	231
<i>St. Paul, Baie</i>	50	Sherbrooke Tower (Tour de Sherbro'ke)	316
ST. PAUL, ÎLE.....	6, 7	Shingle Point (Pointe du Bardeau).....	335
ST. PIERRE LES BECQUETS.....	77	Ship Harbour (Havre des Navires).....	301
ST. PIERRE.....	256	SHIPPEGAN.....	222
St. Pierre, Entrée de.....	283	SIMCOE.....	142
ST. PIERRE, LAC, phare flottant centre.....	86	SISSIBOO.....	354
ST. PIERRE, LAC, phare flottant est.....	85	SNAKE ISLAND (Ile au Serpent).....	141
ST. PIERRE LAC, ÎLE AUX RAISINS.....	88, 89	Spanish Bay (Baie Espagnole).....	287
ST. PIERRE, LAC, phare flottant ouest.....	87	SOUTHAMPTON, HAVRE DE.....	181
ST. PLACIDE.....	111	SUD, RUSTICO.....	259
St. Roch, phare flottant, partie Est.....	51	SUD, TRACADIE.....	226
St. Roch, phare-flottant, bord Ouest.....	52	Sud, Pointe, Anticosti.....	22

INDEX.

	No.		No.
S.-O., POINTE, ANTICOSTI.....	23	<i>Traverse, Phare flottant d'en bas.....</i>	51
S.-O. DE L'ÎLE AU LOUP.....	384	<i>Traverse, Phare flottant d'en haut.....</i>	52
Sand Head Sud, Bateau-phare de.....	405	<i>Trembles, Pointe aux.....</i>	98
Spectacle Isl'd, Ile du, (comté de Queen)	333	<i>Tupper, Pointe.....</i>	301
SPECTACLE SHOAL (Batture du Spectacle).	136	TUSKET, RIVIÈRE.....	347
<i>Spencer, Cap.....</i>	372		
SPENCER, POINTE.....	366	U.	
SPRUCE POINT (P. INTE DU SAPIN).....	376	Uniacke, Pointe.	282
<i>Stanley, Port.....</i>	176	UPPER TRAV. LIGHTS'P (ph. flot. d'en h.)	52
Stave Isl'd, Little (Petite Ile des Douves)	134		
STONEHOUSE Po't (Pte. de la M. de Pierre)	128	V.	
STONE ISLAND (Ile de Pierre).....	90	Verchères.....	94
STONE PILLAR (PILERS DE PIERRE).	53	Victoria, Havre de.....	401
Straits of De Fuca (Détroits de De Fuca)	403	VICTORIA, ILE.....	116
Straits of Georgia, (Détroits de Georgie).	402		
SULPHUR ISLAND (Ile du Soufre).....	206	W.	
SUMMERSIDE.....	246	Way Shoal (Batture de Way).....	114
SWALLOW TAIL (Queue de l'Hirondelle)..	385	Wallace, Havre de.....	265
SYDNEY, BARRE.....	286	WALTON, HAVRE DE.....	363
		Washadamoak, Lac.	393, 394
T.		WELLER, BAIE DE.....	152
TABUSINTAC.....	227	WEST END, SABLE ISL'D (Ile au S., P. O.)	306
Tadousac.....	39, 40, 41	WEST IRONBOUND ISL'D (Ile cerc. de f. O.)	327
TÉLÉGRAPHE, ÎLE DU.....	146	WEST POINT, (Pointe Ouest, Anticosti.	24
THAMES, RIVIÈRE.....	184	WEST POINT, Pointe Ouest, I.-P.-E....	245
TONNERRE, CAP DU.....	216	WESTPORT.....	355
<i>Thérèse, Ste.....</i>	97	WHITBY.....	158
TORBAY.....	309	Whitehead Cape (Cap dela Tête Bl'he).	16
TORONTO.....	161	WHITEHE'D I'D (Tête bl., Co. Guysboro)	308
<i>Tracadie, Nord, N.-B.....</i>	225	Whiteh'd Isl'd, (Tête bl. Co. Yarm'th)	346
<i>Tracadie, Sud.....</i>	226	WICKED POINT (Pointe Pernicieuse)...	148
TRACADIE, I.-P.-E.....	257	William, Ile.....	313
Trap Rock (Rocher de la Trappe).....	290	<i>Williams, Port.....</i>	359
TRAVERSE, Contrecoeur.....	93	WILMOT BLUFF.....	396

I N D E X .

	No.		No.
WINDMILL POINT (Pte. du Moulin à Vent.)	130	WOOD ISLAND (ILE AU BOIS)	251
WOLFE ISLAND (ILE DU LOUP).....	139	Y.	
Wolf Island, Sea (Ile du Loup de Mer)....	274	YARMOUTH, CAP.....	349
Wolf Island, S.-W. (S.-O. de l'Ile du Loup)	384	Yarmouth, Havre de	350

SUPPLEMENT No 2

DU NEUVIÈME RAPPORT ANNUEL DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET
DES PÊCHERIES, POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1876

RAPPORTS

DES

PRÉSIDENTS DES BUREAUX D'INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR, DES EXAMI-
NATEURS DES CAPITAINES ET SECONDS,

DES

COMMISSAIRES DE HAVRE DE
TORONTO, MONTREAL, QUEBEC ET PICTOU,

DES COMMISSIONS DE PILOTES, DES PRÉPOSÉS À L'ENGAGEMENT DES MATELOTS
ET DES MAÎTRES DE HAVRE, DES GARDIENS DE PORT,

DE

LA POLICE DE RADE DE MONTREAL ET QUEBEC,

AINSI

QU'UNE STATISTIQUE DES NAUFRAGES ET ACCIDENTS, ET UNE LISTE DES RÉCOMPENSES
POUR SAUVETAGE DE VIES.

Jusqu'au 31^{ème} jour de décembre 1876.



MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

OTTAWA, 1er janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus le supplément No. 2 du neuvième Rapport Annuel du Ministère de la Marine et des Pêcheries pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876. Ce supplément contient les rapports des présidents des bureaux d'inspection des bateaux à vapeur, des examinateurs des capitaines et seconds, des commissaires de havre de Toronto, Montréal, Québec et Pictou, des commissions de pilotes, des préposés à l'engagement des matelots et des maîtres de havre, des gardiens de port, de la police de rade de Montréal et Québec; ainsi qu'une statistique des naufrages et accidents, et une liste des récompenses pour sauvetage de vies.

J'ai l'honneur d'être monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

L'HON. ALBERT J. SMITH, M. P.,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

TABLE DES MATIÈRES.

ANNEXE No.

PAGES

1.—RAPPORT DU PRÉSIDENT DU BUREAU DE L'INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR, POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876	1
Liste des bateaux inspectés pendant l'année civile.....	7
Statistique des navires à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année civile, leurs classe et force motrice, s'ils sont de bois ou de fer, leurs tonnages brut et enregistré, l'endroit où ils ont été construits, où et à quoi ils sont employés.....	52
Statistique des navires à vapeur perdus, désemparés ou condamnés comme impropres au service, leurs classe et force motrice, s'ils étaient de bois ou de fer, leurs tonnages brut et enregistré, l'endroit où ils avaient été construits, où et à quoi ils étaient employés.....	60
Liste des mécaniciens de bateaux à vapeur, leur examen et renouvellement de certificats.	66
2.—RAPPORT DU PRÉSIDENT DU BUREAU DES EXAMINATEURS DES CAPITAINES ET SECONDS, POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876..	124
Liste des certificats de capacité et de service accordés aux capitaines et seconds par le ministère de la Marine et des Pêcheries, pendant l'année civile expirée le 31 décembre 1876.....	128
3.—TABLEAU DES NAUFRAGES ET ACCIDENTS AUX NAVIRES ALLANT A LA MER, DU 1ER JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1876.....	140
4.—TABLEAU DES NAUFRAGES ET ACCIDENTS AUX NAVIRES NAVIGUANT SUR LES EAUX DE L'INTÉRIEUR, DU 1ER JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1876.....	166
5.—SUPPLÉMENT AU TABLEAU DES NAUFRAGES ET ACCIDENTS ARRIVÉS AUX NAVIRES OCÉANIQUES ANGLAIS, CANADIENS ET ÉTRANGERS, DANS LES EAUX DU CANADA, ET AUX NAVIRES OCÉANIQUES CANADIENS DANS LES AUTRES EAUX, PENDANT L'ANNÉE CIVILE 1875.....	167
6.—LISTE DES PERSONNES AUXQUELLES DES RÉCOMPENSES ONT ÉTÉ ACCORDÉES PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA, PENDANT L'ANNÉE CIVILE, POUR SERVICES RENDUS EN SAUVANT DES VIES DANS LE NAUFRAGE DE NAVIRES CANADIENS.....	173
7.—LISTE DES PERSONNES, SUJETTES DU CANADA, AUXQUELLES DES RÉCOMPENSES ONT ÉTÉ ACCORDÉES PAR LES GOUVERNEMENTS ANGLAIS ET ÉTRANGERS, PENDANT L'ANNÉE CIVILE, POUR SERVICES RENDUS EN SAUVANT DES VIES DANS LE NAUFRAGE DE NAVIRES ANGLAIS ET ÉTRANGERS.....	176
8.—RAPPORT SUR LES OPÉRATIONS DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE TORONTO, POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.....	177
9.—RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL, POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.....	185
Rapport du maître de havre.....	188
Tableau comparatif indiquant le nombre et le tonnage des bateaux de rivière et le plus grand nombre présent à la fois dans le port pendant les dix dernières années.....	191
Tableau comparatif indiquant les dates de l'ouverture et de la fermeture de la navigation, le premier arrivage de la mer et le dernier départ pour la mer, pendant les dix dernières années.....	191
Tableau comparatif indiquant la classification et le tonnage des navires océaniques, et le plus grand nombre présents à la fois dans le port pendant les dix dernières années.....	192
Nombre de voyages faits par les navires océaniques en 1876	193
Rapport de l'ingénieur en chef.....	194

ANNEXE No.

PAGES

Rapport du Surintendant des pilotes.....	204
Rapport du capitaine et ingénieur en chef du remorqueur à mancelle.....	205
10.—RAPPORT DU SECRÉTAIRE DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC, POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.....	207
Revenus et dépenses pendant l'année fiscale.....	211
Actif et passif.....	212
Bilan.....	213
11.—RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE PICTOU, NOUVELLE-ÉCOSSE, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.....	214
Recettes et dépenses	215
Rapport du maître de havre.....	216
12.—RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE GODERICH, ONTARIO, POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.....	217
13.—RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE SOUTHAMPTON, ONTARIO, POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.....	218
14.—RAPPORT SUR LES BOUÉES DU CHENAL ST. JOSEPH, SAULT STE. MARIE, ONTARIO, POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.....	219
15.—RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE ST. JEAN, P. Q., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.....	220
16.—RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE SOREL, DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC, pour l'année expi- rée le 31 décembre 1876.....	221
17.—RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE TROIS-RIVIÈRES, P. Q., pour l'année civile expirée le 31 décembre 1876	222
18.—RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE GASPÉ, P. Q., pour l'année civile expirée le 31 décembre 1876.....	223
19.—RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE CARAQUETTE, N.-B., pour l'année civile expirée le 31 décembre 1876	224
20.—RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE CHATHAM, N. B., pour l'année civile expirée le 31 dé- cembre 1876.....	225
21.—RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE DORCHESTER, N. B., pour l'année civile expirée le 31 décembre 1876.....	226
22.—RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE HILLSBORO, N. B., pour l'année civile expirée le 31 décembre 1876.....	227
23.—RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE ST. GEORGE, N. B., pour l'année civile expirée le 31 décembre 1876.....	229
24.—RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE SHÉDIAC, N. B., pour l'année civile expirée le 31 dé- cembre 1876	230
25.—RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE SHIPPEGAN, N. B., pour l'année civile expirée le 31 dé- cembre 1876.....	232
26.—RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE TRACADIE, N. B., pour l'année civile expirée le 31 dé- cembre 1876	233
27.—RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE RIVIÈRE À L'OURS, N. B., pour l'année civile expirée le 31 décembre 1876	234
28.—RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE BRIDGEWATER, N. E., pour l'année civile expirée le 31 décembre 1876.....	235
29.—RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE CAP CANSO, N. E., pour l'année civile expirée le 31 décembre 1876	236
30.—RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE CHETICAMP, N. E., pour l'année civile expirée le 31 décembre 1876.....	237

ANNEXE No.

PAGE

31.—RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE GETSON'S COVE, N. E., pour l'année civile expirée le 31 décembre 1876.....	239
32.—RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE D'HALIFAX, N. E., pour l'année civile expirée le 31 décembre 1876.....	240
33.—RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE LUNENBURG, N. E., pour l'année civile expirée le 31 décembre 1876.....	241
34.—RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE McNAIR'S COVE, N. E., pour l'année civile expirée le 31 décembre 1876.....	242
35.—RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE HAWKESBURY, N. E., pour l'année civile expirée le 31 décembre 1876.....	243
36.—RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE PORT HOOD, N. E., pour l'année civile expirée le 31 décembre 1876.....	244
37.—RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE MULGRAVE, N. E., pour l'année civile expirée le 31 décembre 1876.....	245
38.—RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE PUGWASH, N.-E., pour l'année civile expirée le 31 décembre 1876.....	246
39.—RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE TUSKET, N.-E., pour l'année civile expirée le 31 décembre 1876.....	247
40.—RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE LA BAIE STE. MARGUERITE, pour l'année civile expirée le 31 décembre 1876.....	248
41.—RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE WHYCOMOH, N. E., pour l'année civile expirée le 31 décembre 1876.....	249
42.—RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE YARMOUTH, N.-E., pour l'année civile expirée le 31 décembre 1876.....	250
43.—RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE CRAPAUD, I.P.-E., pour l'année civile expirée le 31 décembre 1876.....	251
44.—RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE LA GRANDE RIVIÈRE, I.P.E., pour l'année civile expirée le 31 décembre 1876.....	252
45.—RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE MURRAY, I.P.E., pour l'année civile expirée le 31 décembre 1876.....	253
46.—RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE PINETTE, I.P.E., pour l'année expirée le 31 décembre 1876.....	254
47.—RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE ST. PIERRE, I.P.E., pour l'année civile expirée le 31 décembre 1876.....	255
48.—RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE SUMMERSIDE, I.P.E., pour l'année civile expirée le 31 décembre 1876.....	256
49.—RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE TRACADIE, I.P.E., pour l'année civile expirée le 31 décembre 1876.....	257
50.—RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE LA RIVIÈRE VERNON, I.P.E., pour l'année civile expirée le 31 décembre 1876.....	258
51.—TABLEAU INDIQUANT LES NOMS DES PORTS PROCLAMÉS EN VERTU DES ACTES FÉDÉRAUX, 36 VIC., CHAP. 6; 37 VIC., CHAP. 34; ET 28 VIC., CHAP. 30, POUR LA NOMINATION DES MAITRES DE HAVRE; LES DATES DE LA PROCLAMATION; LES NOMS DES MAITRES DE HAVRE NOMMÉS EN VERTU DES ACTES CITÉS ET DES ACTES 35 VIC., CHAP. 42, ET 36 VIC., CHAPS. 12 ET 63; LA DATE DE LA NOMINATION DES MAITRES DE HAVRE; LEMONTANT QUE LE SALAIRE DE CHACUN D'EUX NE DOIT PAS EXCÉDER; LE MONTANT DES DROITS PERÇUS PAR CHACUN D'EUX PENDANT L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876; ET LA BALANCE, S'IL Y EN A, MISE AU CRÉDIT DU RECEVEUR-GÉNÉRAL.....	259
52.—ÉTAT DES PERCEPTIONS ET DÉPENSES PORTÉES AU COMPTE DES AMÉLIORATIONS DES HAVRES, AUX PORTS OÙ DES DROITS DE TONNAGE ONT ÉTÉ IMPOSÉS PAR PROCLAMATION, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.....	262

ANNEXE NO.

PAGES.

53.—RAPPORT SUR LE DISTRICT DE PILOTAGE DE MONTRÉAL, pour l'année civile expirée le 31 décembre 1876	263
54.—RAPPORT SUR LE DISTRICT DE PILOTAGE DE QUÉBEC ET EN AVAL, pour l'année civile expirée le 31 décembre 1876.....	266
55.—RAPPORT DES COMMISSAIRES DU PILOTAGE DU DISTRICT DE ST. JEAN, N.-B., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.....	271
56.—RAPPORT DES COMMISSAIRES DE PILOTAGE DE CHARLOTTE, N.-B., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.....	275
57.—RAPPORT DES COMMISSAIRES DE PILOTAGE DU DISTRICT DE MIRAMICHI, N.-B., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876	277
58.—RAPPORT DES COMMISSAIRES DE PILOTAGE DU DISTRICT DE RICHIBOUCTOU, N.-B., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.....	280
59.—RAPPORT DES COMMISSAIRES DE PILOTAGE DU DISTRICT DE HALIFAX, N.-E., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.....	282
60.—RAPPORT DES COMMISSAIRES DE PILOTAGE DU DISTRICT DE BRAS D'OR, N.-E., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.	286
61.—RAPPORT DES COMMISSAIRES DE PILOTAGE DU DISTRICT DE PICTOU, N.-E., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.....	288
62.—RAPPORT DES COMMISSAIRES DE PILOTAGE DU DISTRICT DE SYDNEY, N.-E., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876	291
63.—WINDSOR, N.-E., DISTRICT DE PILOTAGE.....	298
64.—RAPPORT DES COMMISSAIRES DE PILOTAGE DU DISTRICT DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE, POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876	299
65.—RAPPORT SUR LA POLICE DE RADE DE MONTRÉAL, POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1876.....	306
Etat indiquant le nombre de personnes arrêtées.....	310
66.—RAPPORT DU CHEF DE LA POLICE DE RADE DE QUÉBEC, POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1876.....	311
Etat indiquant le nombre de personnes arrêtées.....	312
67.—RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE MONTRÉAL, POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.....	313
Recettes et dépenses.....	315
68.—RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE QUÉBEC, POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876	316
69.—RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE HALIFAX, N.-E., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876	320
Recettes et dépenses	322
70.—RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE HAWKESBURY, N.-E., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876	323
Recettes et dépenses.....	323
71.—RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE MULGRAVE, N.-E., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.....	324
72.—RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE VICTORIA ET ESQUIMALT, C.-B., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.....	325
Recettes et dépenses	326
Rapport supplémentaire.....	327
73.—TABLEAU DES PERCEPTIONS D'HONORAIRES DE TONNAGE AU HAVRE DE COW BAY, ET DU MONTANT DES PÉAGES PERÇUS SUR MARCHANDISES DÉBARQUÉES SUR LA JETÉE, PENDANT L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876	328

ANNEXE NO.	PAGES
74.—RAPPORT DU PRÉPOSÉ À L'ENGAGEMENT DES MATELOTS AU PORT DE QUÉBEC, PENDANT L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.....	329
Recettes et dépenses.....	330
75 —RAPPORT DU PRÉPOSÉ À L'ENGAGEMENT DES MATELOTS AU PORT DE ST. JEAN, N.-B., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876	332
76 —RAPPORT DU PRÉPOSÉ À L'ENGAGEMENT DES MATELOTS AU PORT D'HALIFAX, N.-E., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876	334
77.—RAPPORT DU PRÉPOSÉ À L'ENGAGEMENT DES MATELOTS AU PORT DE YARMOUTH, N.-E., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876	336
78.—TABLEAU INDIQUANT LE RÉSULTAT DE CERTAINS RELEVÉS AU SUJET DE L'ENGAGEMENT OU DU LICENCIEMENT DES MATELOTS, REÇUS PAR LE MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES CONFORMÉMENT AUX DISPOSITIONS DE L'ACTE 36 VICT., CHAP. 129, DES PRÉPOSÉS À L'ENGAGEMENT DES MATELOTS DANS TOUT LE CANADA, PENDANT LES SEMESTRES EXPIRÉS LE 30 JUIN ET LE 31 DÉCEMBRE 1876	338

ANNEXE No. 1.

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU BUREAU D'INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR POUR L'ANNÉE DE CALENDRIER EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

BUREAU D'INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR,
BUREAU DU PRÉSIDENT,
TORONTO, 1er janvier, 1877.

A L'HONORABLE A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter ci-joint mon rapport annuel pour l'année expirée le 31 décembre 1876.

L'assemblée annuelle du bureau d'inspection des bateaux à vapeur a été convoquée par moi à Montréal, en novembre dernier. Étaient présents M. Wm. Smith, inspecteur des provinces maritimes, M. Joseph Samson, inspecteur du district de Québec, M. Xavier Bédard, inspecteur du district des Trois-Rivières, M. John Burgess, inspecteur du district de Montréal, et le président. MM. Meneilley et Taylor, des districts de l'Ouest, n'ont pas été appelés à cette réunion, vu qu'ils devaient assister à l'assemblée subséquente qui fut tenue à Toronto le 4 décembre. Je n'ai pas requis non plus M. Westgarth, l'inspecteur du district de la Colombie-Britannique, de se rendre à cette assemblée, vu les grandes dépenses que ce voyage aurait occasionnées ; mais je l'ai prié de transmettre au bureau de Montréal toutes demandes ou recommandations qu'il jugerait à propos de faire.

Le bureau de Montréal a restreint ses opérations à la classification des rapports d'examen des mécaniciens faits par les inspecteurs locaux dans leurs districts respectifs, et au renouvellement des certificats pour l'année 1877 accordés à ceux qui s'étaient déjà mis en règle avec la loi. Le bureau a de plus adopté un règlement obligeant les mécaniciens porteurs de certificats temporaires à les renouveler tous les ans, ainsi qu'une résolution défendant aux inspecteurs de ne rien faire d'officiel qui soit en conflit avec une décision antérieure du bureau, sans le consentement du président.

Le président a été prié de présenter, au nom du bureau, des remerciements à M. David Khanweiler, de New-York, pour l'offre gracieuse qu'il a faite de donner gratuitement à chacun des inspecteurs un de ses appareils de sauvetage brevetés.

A l'assemblée subséquente tenue à Toronto, à laquelle MM. Taylor et Meneilley étaient présents, on s'est occupé exclusivement de l'examen des mécaniciens et de renouveler les certificats de ceux qui y avaient droit.

Un quorum du bureau, composé de MM. Taylor et Meneilley et du président, s'est réuni, le 18 novembre, pour faire subir l'examen à M. Edmond Richard Abelle, conformément aux instructions reçues du ministère, afin de s'assurer s'il avait les capacités requises pour remplir la charge d'inspecteur de bateaux à vapeur dans le district de Manitoba. M. Abelle a passé un examen satisfaisant et le ministère en a de suite été informé.

On a procédé à l'examen et au renouvellement des certificats de capacité des mécaniciens aux endroits suivants.

Ontario.	Province de Québec.	Provinces Maritimes.	Colombie-Britannique.
Windsor,	Montréal,	Halifax, N.E.,	Victoria.
Sarnia,	Sorel,	Pictou,	
Chatham,	Québec,	LaHave, N.E.,	
Hamilton,	Lévis.	Sidney N., C.B.,	
Ste. Catherine,		Baie des Glaces, C.B.,	
Toronto,		St. Jean, N.B.,	
Collingwood,		Frédéricton, N.B.,	
Lindsay,		Richibouctou, N.B.,	
Kingston,		Charlottetown, I.P.E.,	
Ottawa.		Summerside, I.P.E.	

Pendant l'année expirée le 31 décembre 1876, onze cent quarante-cinq certificats ont été accordés, 216 de plus que l'année précédente. Cette augmentation est due en partie à ce que la Colombie-Britannique n'a pas été comprise dans les rapports de l'année dernière. Les certificats sont classés comme suit :—

CLASSIFICATION

Mécaniciens en chef de première classe.....	62
“ de seconde “	163
“ de troisième “	202
Aide-mécaniciens de première classe.....	301
“ “ seconde “	166
“ “ troisième “	148
Mécaniciens porteurs d'un certificat limité à un bateau à vapeur en particulier.....	103=1,145.

J'ai reçu pour ces certificats la somme de \$3,038, que j'ai mise au crédit du fonds de l'inspection des bateaux à vapeur. Cette somme excède de \$535 celle que j'avais reçue pour le même objet pendant l'année 1875.

Ci-joint se trouve, sous le titre 10, un tableau indiquant le rang, l'emploi et les honoraires payés par chaque mécanicien. On y verra ce que chacun d'eux a payé depuis la première fois qu'il s'est présenté devant le bureau jusqu'à présent, en remontant jusqu'à l'année 1860.

L'état suivant indique le tonnage brut et enregistré des navires à vapeur enregistrés dans le cours des années y mentionnées :

TONNAGE BRUT ET ENREGISTRÉ EN CANADA.

Année.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.
1873	92,218	56,457	.....	.....	Diminution..	Diminution..
1874	102,138	62,518	9,840	6,061	do	do
1875	117,251	72,851	15,113	10,333	do	do
1876	111,953.49	67,996.40	.....	.....	5,297.51	4,854.60

Le tableau ci-dessus comprend la Colombie-Britannique pour les années 1875 et 1876, savoir :

TONNAGE BRUT ET ENREGISTRÉ, COLOMBIE-BRITANNIQUE.

	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.
1875.....	4,136	3,080
1876.....	4,458	3,242

On voit par là qu'il y a eu pendant l'année 1876 une diminution de 5,297⁵¹/₁₀₀ dans le tonnage brut, et de 4,854⁶⁰/₁₀₀ dans le tonnage enregistré.

Etat du tonnage brut et enregistré des bateaux à vapeur en Canada, et montant des droits payés pour leur inspection, ainsi que des honoraires payés par les mécaniciens pour certificats pendant l'année expirée le 31 décembre 1876.

Division	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.
			<div>\$</div> <div>cts.</div>
Ontario-Ouest, Huron et Supérieur.....	35,653.57	24,884.02	3,487 04
Ontario-Est.....	11,054	6,459	1,102 48
Montréal.....	17,128	8,010	1,809 27
Trois-Rivières.....	9,663	5,040	986 41
Québec.....	16,715	9,418	1,646 14
Provinces Maritimes.....	17,281	10,943	1,751 96
Colombie-Britannique.....	4,458.92	3,242.38	428 18
Mécaniciens.....			3,038 00
Total.....	111,953.49	67,996.40	14,249 48

Revenu total, \$14,249.48, soit une augmentation pour l'année de \$281.10.

Nombre et classification des bateaux à vapeur en Canada :—

DIVISION.	Nombre.	A aubes.	A hélice.	Passagers.	Fret.	Remorqueurs.
Ontario-Ouest, Huron et Supérieur ..	202	43	159	68	42	92
Ontario-Est	91	27	64	41	25	25
Montréal.....	124	64	59	37	21	66
Trois-Rivières	53	45	8	23	.....	30
Québec	88	50	38	21	3	64
Provinces Maritimes.....	108	46	62	57	5	46
Colombie-Britannique.....	23	16	7	15	.....	8
Total.....	689	291	397	262	96	331

NOTE.—Des 124 bateaux à vapeur de la division de Montréal, deux, dont l'un est une mancelle, ne sont pas compris dans la classe des bateaux à aubes ou à hélice.

Ci-suit le nombre des bateaux à vapeur du Canada pendant les années mentionnées et l'augmentation de chaque année, y compris la Colombie-Britannique, pendant les années 1875 et 1876 :—

Année.	Nombre.	Augmentation.
1869.....	401	.....
1870.....	404	3
1871.....	438	34
1872.....	473	35
1873.....	554	81
1874.....	595	41
1875.....	684	89
1876.....	689	5

Bateaux à vapeur ajoutés au Canada, pendant l'année 1876, leur registre et leur classe :—

DIVISION.	Nombre.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	A aubes.	A hélice.	A passagers.	A fret.	Remorqueurs.
Ontario-Ouest, Huron et Supérieur.....	16	1,156-90	872-84	2	14	4	1	11
Ontario-Est.....	10	494	254	2	8	8	.....	2
Montréal.....	10	471	187	2	8	4	.....	6
Trois-Rivières.....	1	139	83	.....	1	.....	.....	1
Québec.....	4	232	75	.....	4	.....	.....	4
Provinces Maritimes.....	8	898	634	3	5	6	.....	2
Colombie-Britannique.....	2	252-31	139-06	1	1	2	.....	.....
Totaux.....	51	3,643-21	2,244-90	10	41	34	1	26

Etat des bateaux à vapeur qui ont été perdus, avariés, ou retirés du service, pendant l'année 1876 :—

DIVISION.	Nombre.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	A aubes.	A hélice.	A passagers.	A fret.	Remorqueurs.
Ontario-Ouest, Huron et Supérieur.....	9	1,812-33	1,417-41	1	8	3	2	4
Ontario-Est.....	3	550	262	3	.....	.....	1	2
Montréal.....	3	146	99	2	1	.....	.....	3
Trois-Rivières.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Québec.....	6	1,211	628	4	2	2	.....	4
Provinces Maritimes.....	4	575	532	3	1	4	.....	.....
Colombie Britannique.....	2	298-23	231-36	1	1	1	.....	1
Totaux.....	27	4,592-56	3,169-77	14	13	10	3	14

RELEVÉS DES ACCIDENTS DANS LES DIFFÉRENTS DISTRICTS.

ONTARIO-OUEST, HURON ET SUPÉRIEUR.

Pendant que le steamer à passagers *J. W. Steinhoff* se rendait de Chatham à Détroit, une des soupapes de la pompe alimentaire de sa chaudière s'étant brisée l'eau a baissé et fait sauter quelques uns des tubes ; les feux ont été éteints immédiatement et il n'a pas subi d'autres avaries.

Le bateau à vapeur *Champion* fut incendié sur la rivière Belle, lac Ste. Claire, le 12 juillet, à environ 6 milles de terre ; perte totale. L'équipage, au nombre de six hommes, parvint, à l'aide d'appareils de sauvetage et de la passerelle à se sauver, après avoir été quatre heures à l'eau.

Southern Belle. Ce bateau à vapeur étant, le 27 août, à huit milles en aval de Niagara, cassa l'excentrique de l'une de ses aubes mobiles et dut se rendre à Toronto avec une seule roue.

Le 20 septembre, pendant que le bateau à vapeur *City of Toronto* se rendait à Niagara, le mécanicien étant à poser de nouveaux verres aux indicateurs de l'eau sur les chaudières, l'eau dans l'une d'elles descendit tout-à-coup au-dessous des tubes supérieurs et ils commencèrent à couler. Le mécanicien n'a pas su à quoi attribuer cela, si ce n'est à un gonflement de l'eau à un degré inaccoutumé. Les chaudières n'ont pas subi d'autres avaries. Cette accident fait voir la nécessité de tenir le verre des indicateurs en bon ordre et de les surveiller attentivement.

Le propulseur *Prussia* cassa la tige de piston de sa machine, à 25 milles de Port Colborne, et le piston alla frapper le couvercle du cylindre qui fut brisé en morceaux. Pas d'autres dommages.

Le remorqueur *George Watson*, que certains messieurs de Toronto avaient acheté pour remorquer les vaisseaux jusqu'à leur mine au Cap-Breton, en allant de Toronto à cet endroit se rendit jusqu'à la rivière aux Chats sans avoir essuyé d'avaries ; mais arrivé là il s'échoua sur une crête de rochers et se perdit complètement. On pense qu'il sera possible de sauver la machine. L'accident est arrivé le 28 novembre au soir, alors qu'il faisait encore clair et qu'il y avait à bord un pilote lamaneur. Il n'y a pas eu de pertes de vie.

DISTRICT DE KINGSTON.

Le bateau à vapeur *Queen*, monillé au quai de Kingston, brisa son tuyau à vapeur, par suite de l'eau condensée qui était accumulée dans le tuyau ; celle-ci, en reculant, occasionna l'accident. L'introduction d'un robinet de décharge dans le tuyau préviendra le retour de tout accident de ce genre.

Le bateau à vapeur *Norseman* brisa la grande emboîture de sa machine, entre Port Hope et Rochester, et revint à Port Hope pour y être réparé.

Le bateau à vapeur *Glyde* prit feu au quai du lac de Harwood Rice, le 18 août. Perte totale.

Le bateau à vapeur *Algerian*, de la ligne de la malle royale de Toronto et de Montréal, cassa son arbre presque en entier en partant de Rockport et se rendit lentement à Kingston, où son arbre fut remplacé par un autre plus solide.

Le bateau à vapeur *Corinthian*, de la ligne de la malle royale, s'échoua sur le lac Ontario près de Grafton le 18 septembre, pendant un épais brouillard. Les passagers furent conduits à terre sains et saufs et ensuite le vaisseau fut remorqué à Montréal pour y être réparé.

DIVISION DE MONTRÉAL.

Aucun rapport d'accidents.

DIVISION DES TROIS-RIVIÈRES.

Aucun rapport d'accidents, si ce n'est que le bateau à vapeur *Montréal*, de la compagnie du Richelieu, brisa l'arbre de sa roue en allant de Québec à Montréal au mois d'août dernier.

DIVISION DE QUÉBEC.

Vapeur *Ranger*. Un abordage entre ce bateau et la barque norvégienne *Rosa*

eut lieu le 3 juin, en aval de la Pointe St. Laurent, île d'Orléans, le vapeur gagna terre immédiatement et sombra dans 13 pieds d'eau. L'équipage se sauva dans les chaloupes.

Le vapeur *Voyageur*, en remorquant un radeau à terre au Platon, le 4 juillet dernier, se brisa sur un récif et se remplit d'eau. On enleva sa machine et la coque fut remise à flot.

Le passeur à vapeur *Worth* fut détruit par le feu jusqu'à sa ligne de flottaison, au quai de Couture, le 4 septembre. Quelques hommes de l'équipage furent brûlés gravement. Dans le même mois, Louis Pagina, mécanicien du remorqueur *Asilda*, étant à visser la soupape de sûreté sur la chaudière, l'un des boulons se brisa et la pression de la vapeur ayant fait sauter le couvercle et rejaillir l'eau, il fut tellement échaudé qu'il en mourut.

PROVINCES MARITIMES.

Le bateau à vapeur *Dominion*, de Yarmouth, N.-E., brisa son hélice sur un billot submergé dans le havre.

Vapeur *Neptune*, de Sydney, C. B. Comme ce bateau remontait le lac du Bras d'Or, le 16 octobre, et était à environ cinq milles au-delà de l'entrée du lac, la cheville de la partie antérieure du balancier se brisa, ce qui fit plier la tige du piston et mit le cylindre en pièces. Le vent soufflait alors avec violence. Le vaisseau fut mis à l'ancre et les passagers conduits à terre sains et saufs; ensuite le vapeur put entrer au port de Sydney pour être réparé.

Colombie-Britannique.

Aucun rapport d'accidents dans cette division provenant du mauvais état des chaudières.

Le bateau à vapeur *Ella White*, ayant frappé sur un rocher invisible dans le détroit de Howe, perdit une des trois palettes de son hélice. Il put cependant ce rendre à Victoria où elle fut renouvelée. L'accident eut lieu en février dernier.

Le bateau à vapeur *Gertrude*, en descendant la rivière Stickeen, frappa sur un rocher dans les Grands Rapides et fit trois larges ouvertures à sa coque. Un Russe, du nom de Labard, en voulant essayer de porter une amarre à terre, fut entraîné dans le courant et se noya. Le vapeur réussit à se rendre au Fort Wrangle où il fut mis à sec et réparé.

Au mois de juillet, le vapeur *Grappler*, ayant à son bord un fret considérable, fit côte sur l'île Darcy et se remplit d'eau. Il fut remis à flot, mis à terre et réparé.

En juillet le bateau à vapeur *Beaver*, donna à toute vapeur sur un récif dans le détroit de Howe. On réussit à le dégager, mais il faisait tant d'eau qu'on dut le mettre à sec à Deep Cove dans le détroit de Howe. Son ringeot fut emporté et une partie de son beaupré endommagée. Il fut mis sur chantier à Victoria et réparé.

Dans la division de Montréal les propriétaires du steamer *National* ont porté plainte contre Pierre Larivière, mécanicien de seconde classe, pour ivrognerie et négligence de ses devoirs. Le capitaine Glendinning, du steamer *C. F. Brydges*, s'est aussi plaint de John Gazette, son mécanicien, qu'il accuse d'incompétence, d'ivrognerie et de propos abusifs.

Sur la plainte de M. l'inspecteur Meneilley, Wm. Anderson, mécanicien de Port Colborne, Ont., a été traduit devant un magistrat de Clifton et condamné à une amende de \$200 pour avoir rempli les fonctions de mécanicien sur un remorqueur à vapeur, sans avoir préalablement pris son certificat. Je crois que l'amende n'a pas été payée. Anderson jouit encore de sa liberté et a demandé le renouvellement de son certificat.

En octobre, M. Meneilley a aussi intenté une action contre Henry Taylor, de Chatham, pour un délit semblable à celui commis par Anderson, c'est-à-dire pour avoir rempli les fonctions de mécanicien sur un remorqueur sans être porteur d'un certificat, mais le magistrat a renvoyé l'action, en raison de quelques informalités dans les procédures.

Je suis Monsieur, votre obéissant serviteur,

SAMUEL RISLEY,

Président de Bureau d'inspection des bateaux à vapeur.

NAVIRES à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1876

DIVISION D'ONTARIO-OUEST, HURON ET SUPÉRIEUR.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
Florence.....	Hamilton.....	Kittson.....	9 mars.	105	73	7 56	8 27	mai.	15 26	Hélice, bt. d'ex. Baie de Burlington
A. Jones.....	Sarnia.....	Matheson.....	20 do	22	16	1 54	5 7	juin.	6 54	do bac à vap., Pointe Edouard.
Hiawatha.....	do	do	22 do	82	56	5 74	5 22	mars.	10 74	do à fret et à passagers, Sarnia et Wallaceburg.
Ada E. Allen	Walkerville.....	Benson.....	23 do	107	68	7 49	5 23	do	12 49	do barge à fret, Windsor et Wallaceburg.
City of Dresden.....	Windsor.....	do	24 do	129	69	9 08	8 14	avril.	17 08	do fret et passagers, Windsor et Leamington.
Lake Breeze	do	do	27 avril.	192	171	13 44	8 29	fév.	21 44	do fret et passagers, Windsor et Wallaceburg.
Lake Michigan.....	Hamilton	Kittson	17 do	365	301	25 55	8 12	juin.	33 55	do prop., Montréal et Chicago.
Zealand	do	do	17 do	411	284	28 77	5 21	avril.	33 77	do do do
Nepigon.....	do	do	17 do	604	384	Nil.	Nil.	Non employé.	do do do	do do do
D. R. Van Allen.....	Chatham	Pennefather.....	19 do	260	177	18 20	5 21	avril.	23 20	do do do
J. W. Steinhoff.....	do	do	20 do	182	124	12 74	8 13	do	20 74	do passagers et fret, Chatham et Détroit.
River King.....	do	do	20 do	53	34	3 71	5 15	mai.	8 71	A aubes, fret, Chatham et Wallaceburg.
Celtic	Hamilton	Kittson	22 do	386	268	27 02	8 15	avril.	35 02	Prop. à hélice, Montréal et Chicago.
Metamora.....	Sarnia	Matheson.....	25 do	209	162	16 73	5 17	do	21 73	do remorqueur de lac,

NAVIGES à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1876.—Division d'Ontario-Ouest, etc.—*Suite.*

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraire d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
Manitoba.....	Sarnia.....	Matheson.....	26 avril..	338	236	23 66	8	3 juin..	31 66	A aubes, passagers, lac Supérieur.
Ontario.....	do	do	26 do	1,103	750	77 98	8	3 do	85 98	A hélice do do
Quebec.....	do	do	26 do	1,065	799	74 55	8	3 do	82 55	do do do
Enterprise.....	Windsor.....	Benson.....	27 do	206	141	14 42	5	13 do	19 42	do fret, barge de lac.
Argyle	do	do	27 do	355	268	24 85	8	26 avril..	32 85	do propulseur, lac Supérieur.
Asia	do	do	27 do	347	267	24 29	5	5 mai..	29 29	do do do
Ontario.....	Chatham.....	Pennefather	27 do	35	11	2 45	5	do 29	7 45	do remorqueur, rivière Thomas.
City of Montreal.....	do	do	28 do	300	220	21 00	8	28 avril..	29 00	do prop., Montréal et Chicago.
Lake Ontario	Hamilton	Kittson	29 avril..	375	306	26 25	8	6 juin..	34 25	do do do
Lake Erie	do	do	29 do	347	267	24 29	8	23 avril..	32 29	do do do
Golden City	Toronto	Smith	3 mai..	35	25	2 45	5	3 do	7 45	A hélice, remorqueur de rivière.
C. W. Dennis	do	do	3 do	17	8	1 19	5	3 do	6 19	do do
P. E. McKerral	Collingwood	Watson	10 mai..	116	77	8 12	5	29 avril..	13 12	do barge à bois et à grain, Baie Georgienne.
Fred. Hotchkiss	do	do	10 do	15	7	1 05	5	10 mai..	6 05	Remorq. à hélice, baie Georgienne.
Lily Kerr.....	do	do	11 do	58	26	4 06	5	10 do	9 06	do do
Cumberland	do	do	12 do	418	229	29 26	8	10 do	37 26	A aubes, pass., lac Supérieur
Rescue	do	do	12 do	12	12	0 84	5	10 do	5 84	A hélice, bateau-pêcheur.

Wales	do	do	15 do	188	86	13 16	5	18 16	27	do	do remorqueur de lac.
Dennis Bowen	Hamilton	Kitson	20 do	11	11	0 77	5	5 77	20	do	do bateau d'excursion baie de Burlington.
Collingwood	Collingwood	Watson	20 do	50	24	3 50	5	8 50	8	do	Remorq. à hélice, baie Georgienne.
Minnie Hall	do	do	26 do	47	32	3 29	5	8 29	26	do	do do
Georgiana	do	do	26 do	88	64	6 16	5	11 16	11	do	A aubes, passag., Baie Georgienne.
City of London	London, Ont .....	.....	1er juin	Non enregistré.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do do rivière Thames.
Huron	Sarnia	Matheson	7 do	1,673	1,137	117 12	8	125 12	7	juin...	A hélice, traversier du chemin de fer Grand Tronc, Sarnia.
International	do	do	8 do	1,052	742	73 64	8	81 64	7	do	do do do
Saginaw	do	do	8 do	227	154	15 89	8	23 89	7	do	A hélice, bateau-passeur de chemin de fer Grand-Occidental, Sarnia.
Sea Gull	do	do	8 do	51	43	3 57	5	8 57	7	do	A hélice, bateau-passeur, Sarnia et port Huron.
Great Western	Windsor	Benson	9 do	1,252	712	87 64	8	95 64	12	do	A aubes, bateau-passeur du chemin de fer Grand-Occid., Windsor.
Michigan	do	do	10 do	1,344	908	94 08	8	102 08	12	do	do do do
Hope	do	do	10 do	126	110	10 43	8	18 43	9	do	A aubes, bateau-passeur, Windsor et Détroit.
Essex	Windsor	Benson	10 juin	99	51	6 93	5	11 93	juin...	juin...	A aubes, bateau-passeur, Windsor et Détroit.
Transfer	Amherstberg	Anderson	do 22	1222	591	85 54	8	93 54	19	do	A aubes, bateau-passeur C.S.R., Amherstburg.
Minnie Morton	do	do	do 22	28	18	1 96	5	6 96	21	do	A hélice, remorq., rivière Détroit.
Bob Hackett	do	do	do 22	72	52	5 04	5	10 04	22	avril...	do passagers et fret, rivière Détroit.
Victoria	Lindsay	Browne	5 juillet	94	83	6 63	5	11 63	15	juin...	A aubes, lacs d'en haut.
Maple Leaf	do	do	do 5	13	11	0 94	5	5 94	15	do	do do do
Vanderbilt	do	do	do 6	109	53	7 63	8	15 63	15	do	do passagers, do

NAVIGES à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1877.—Division d'Ontario-Ouest, etc.—Suite.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraire d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
Ogemah	Lindsay	Browne.....	6 juillet.	102	79	7 18	5 15	juin...	12 18	A aubes, fret, lacs d'en haut
Excursion	do	do	6 do	93	88	6 55	5 15	do	11 55	do bateau d'excursion.
Lady Ida.....	do	do	6 do	18	18	1 26	5 15	do	6 26	do abandonné do
Novelty	do	do	6 do	75	65	5 25	5 15	do	10 25	do fret, do
Mary Ellen.....	do	do	6 do	31	13	2 17	5 15	do	7 17	do remorqueur do
Anglo Saxon	do	do	6 do	47	39	3 29	5 15	do	8 29	do do do
Samson	do	do	6 do	68	19	4 76	5 15	do	9 76	do do do
Champion	do	do	6 do	82	73	5 74	5 15	do	10 74	do do do
Ontario.....	do	do	7 do	49	31	3 45	5 15	do	8 45	do do do
Commodore	do	do	8 do	109	95	7 63	8 15	do	15 63	do do do
Coboconk	Fenelon Falls.....	do	8 do	45	45	3 15	5 7 juillet..		8 15	do passagers et fret, chutes Fenelon.
Susan C. Doty.....	Meaford	C. R. Ling	12 do	21	17	1 44	5 12	do	6 44	A aubes, bateau-pêcheur, baie Georgienne.
Kate Pilgrim	do	do	12 do	11	7	0 77	5 12	do	5 77	do do do
Belle.....	do	do	12 do	15	7	1 05	5 12	do	6 05	do do do
Starling	Niagara	Payé à Belleville.....	19 do	12	6	0 84	5 27 mai..		5 84	A hélice, bateau d'excurs, Niagara.
Transit	Hamilton.....	Kittson	21 juillet.	82	53	5 74	5 22 mai..		10 74	A aubes, bateau d'excursion, baie de Burlington.

Albion	Port Dalhousie.....	Clark.....	19 do	297	250	20 79	8 24 juillet..	28 79	A hélice, propulseur, fret.
Mystic	Windsor.....	Benson.....	24 do	51	37	3 57	5 21 do	8 57	do remorqueur, rivière Détroit
Joe Knight	Toronto.....	Smith.....	27 do	14	11	0 98	5 26 do	5 98	do do havre de Toronto.
Modock.....	Collins Inlet, baie Georgienne.....	Wilson.....	2 août..	26	26	Rien.	R. Non employé.		
Kate Marks.....	Bruce Mines.....	do	6 do	54	43	3 79	5 5 août..	8 79	do bateau-pêch., lac Supérieur.
Dime	Sault Ste. Marie....	do	6 do	9	7	0 90	5 1 do	5 90	do bateau-passeur au Sault.
Blanche Shelly.....	do	do	6 do	Non enregistré.					do bateau-pêch., lac Supérieur.
Hattie Vinton	Ilet d'Argent, lac Supérieur.....	Nicholson	8 do	55	55	3 86	5 10 do	8 86	do Ilet d'Argent, aviso à vap.
Silver Spray	do do ..	do .....	.....	130	130	Rien.	R. Non employé.	do do do	
A. Neff	P. A. Déb. du, lac Supérieur.....	do	9 août..	129	74	9 03	8 10 août..	17 03	do fret, Fort William.....
Watchman.....	do do ..	do	9 do	13	13	0 91	5 9 do	5 91	do bateau d'ex., lac Supérieur.
Jessie	Fort William, lac Supérieur.....	do	9 do	24	18	1 68	5 20 mai..	6 68	do dragueur, Fort William, L.S.
M. J. Mills.....	do do ..	do	10 do	15	15	1 05	5 9 août..	6 05	do bateau d'exploration et de plaisir, fort William, L.S.
Transit	Windsor	Benson	6 sept.	759	327	53 13	8 12 juin..	61 13	do bateau passeur du chemin de fer Grand Occid., Windsor.
Lincoln.....	Ste. Catherine.....	Clark	18 do	378	335	26 46	8 27 avril	34 46	do propulseur, fret, Montréal et Chicaco.
Southern Belle.....	Toronto.....	Chas. B. Mackay...	5 avril..	428	265	29 96	8 19 juillet..	37 96	A anbes, passagers et fret, Toronto et Niagara.
J. S. Clark	do	do	12 do	33	13	2 31	5 2 avril..	7 31	Remorq. à hélice, havre de Toronto
W. T. Robb.....	do	do	15 do	188	114	13 16	5 26 mai..	18 16	do do lac Ontario.
Tecumseh	Port Colborne.....	Wm. A. Routh..	17 do	633	543	44 31	5 do 11	49 31	do remorqueur et barge à fret, port Colborne et Chicago.
Hector	do	do	18 do	43	35	3 01	5 do 6	8 01	do remorqueur, havre Colborne

NAVIRES à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1876—Division d'Ontario-Ouest, etc.—*Suite.*

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraire d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
Salty Jack	Port Colborne	Wm. A. Routh	18 avril.	45	28	3 15	5	6 avril.	8 15	Remorq. à vap., havre P. Colborne.
Mary A. Laughlin	do	do	18 do	23	12	1 61	5	19 do	6 61	do do canal Welland.
Kitty Haight	do	J. S. Scholfield	18 do	60	28	4 20	5	20 avril.	9 20	Remorqueur à hélice, canal Welland
Mary	do	W. A. Routh	18 do	66	23	4 62	5	11 mai.	9 62	do do
Jane Armstrong	do	J. S. Scholfield	18 do	45	24	3 15	5	19 avril.	8 15	do havre du Port Colborne
Maggie	do	do	18 do	31	21	2 17	5	19 do	7 17	do canal Welland.
W. A. Routh	do	W. A. Routh	18 do	49	43	3 43	5	6 mai.	8 43	do havre du Port Colborne.
Clara M. Carter	do	do	18 do	29	23	3 03	5	29 avril.	8 03	do canal Welland.
Maggie R. Mitchell	Port Robinson	D. E. McFarland	19 do	24	19	1 68	5	19 do	6 68	do do
W. J. Aikins	do	do	19 do	41	16	2 87	5	19 do	7 87	do do
Maggie R. King	do	do	19 do	25	21	1 75	5	19 do	6 75	do do
Addie Carter	do	do	19 do	25	15	1 75	5	22 do	6 75	do do
J. H. Doyle	do	do	19 do	17	11	1 19	5	15 juin.	6 19	do do
S. R. Morcross	do	do	19 do	27	19	1 89	5	22 avril.	6 89	do crique de Chippewa.
Minerva	do	do	19 do	27	19	1 89	5	22 do	6 89	do do
Wm. Ross	do	do	19 do	11	11	0 77	5	15 do	5 77	do canal Welland.
California	do	do	20 do	360	244	25 20	8	19 do	33 20	do fret et passagers, Montréal et Chicago.

Calabria.....	do	J. Clark.....	20	do	391	288	27 37	8 19	do	35 37	do fret et passagers, Hamilton et Québec.
Mary R. Robertson.....	Port Robinson.....	D. E. McFarland....	22	do	347	223	24 29	8 22	do	32 29	do fret et passagers, Montréal et Chicago.
Canada.....	Hamilton.....	B. M. Sewell.....	22	do	353	267	24 71	8 22	do	32 71	do do do
Columbia.....	do	do	22	do	360	244	25 20	8 22	do	33 20	do do do
Dromedary	Ste. Catherine.....	A. Hodge.....	25	do	219	174	15 33	8 22	do	23 33	do do do
Prussia	do	J. Clark.....	25	do	374	304	26 18	8 29	mai..	34 18	do do do
Persia	Ste. Catherine.....	J. Clark	25	avril..	347	267	24 29	8 26	avril..	32 29	A hélice, passagers et fret, Ste. Catherine et Montréal.
Clinton	do	do	26	do	361	284	25 27	8	do 26	33 27	A hélice, passagers et fret, Montréal et Chicago.
Scotia	do	do	26	do	371	300	25 97	8	do 26	33 97	do do do
Armenia	Hamilton	Kittson	26	do	365	241	25 27	8	do 27	33 27	do do do
Acadia	do	do	26	do	339	217	23 73	8	do 27	31 73	do do do
City of Owen Sound.....	Owen Sound	W. A. Stephens ..	28	do	898	556	62 86	5	do 28	67 86	A hélice, passagers et fret, Sarnia et Chicago.
Waubuno	do	G. Watson	28	do	185	146	12 95	8 30	mai..	20 95	A aubes, passagers et fret, Collingwood et Parry Sound.
William Seymour	do	J. C. Stephens.....	28	do	77	46	5 39	5 28	avril..	10 39	A hélice, passagers et fret, Collingwood et Sault St. Marie.
Francis Smith	do	W. A. Stephens ..	28	do	462	109	32 34	8	do 28	40 34	A aubes, passagers et fret, Collingwood et Duluth.
Silver Spray	do	do	28	do	173	142	12 11	8	do 29	20 11	A aubes, passagers et fret, Collingwood et Sault Ste. Marie.
O'Koura.....	do	do	29	do	37	10	2 59	5	do 28	7 59	A hélice, passagers et fret, Owen Sound et baie de Colpoy.
City of Toronto	Toronto	C. B. Mackay	1er mai..		403	255	28 21	8	1er mai..	36 21	A aubes, passagers et fret, Toronto, Niagara et Lewiston.
Princess of Wales	do	do	2	do	94	58	6 58	5 27	avril..	11 58	A aubes, bateau-passeur, Toronto et l'île.

NAVIRES à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1876—Division d'Ontario Ouest—*Suite.*

Nom du navire..	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
Watertown	Toronto.....	C. B. Mackay	2 mai.	205	154	14 35	8 18	mai....	22 35	A aubes, bateau-passeur, Toronto et Humber.
Sovereign	Ste. Catherine	J. Clark	3 do	374	301	26 18	8 3	do	34 18	A hélice, passage et fret, Windsor et Duluth.
Louise	do	A. Hodge.....	3 do	6	5	0 40	5 27	do	5 40	A hélice, bateau-passeur, canal Welland.
America.....	Toronto	C. B. Mackay.....	9 do	331	302	23 17	8 9	do	31 17	A hélice, passager et fret, Montréal et Chicago.
14 Dominion	Ste. Catherine.....	J. Clark	10 do	352	285	24 64	8 10	do	32 64	do do do
Ocean	do	do	10 do	358	287	25 06	8 20	do	33 06	do do do
Europe	do	do	10 do	370	307	25 90	8 23	do	33 90	do do do
City of St. Catharines ..	do	do	10 do	606	516	42 42	8 8	juin...	50 42	do do do
Hettie Hoyt	Toronto	C. B. Mackay	15 do	11	8	0 77	5 15	mai...	5 77	Remq. à hélice, Toronto et Humber.
C. F. Wadsworth	Thorold	J. Clark	16 do	16	11	1 12	5 6	juin...	6 12	do canal Welland.
C. J. G. Munro	do	do	16 do	43	31	3 01	5 6	do	8 01	do do
Sam Perry	Port Dalhousie	do	17 do	42	34	2 94	5 23	mai...	7 94	do havre du Port Dalhousie.
James Norris	do	do	17 do	47	41	3 29	5 23	do	8 29	do do do
H. Neelon	do	do	17 do	65	47	4 54	5 27	do	9 54	Remorqueur à hélice, Port Dalhousie et lac Ontario.

R. B. McPherson.....	do	A. Hodge	17	do	29	26	2 03	5 16	do	7 03	Remorqueur à hélice, Port Dalhousie, faisant le service de dragueur.
Proyett Beyer	do	J. Clark.....	18	do	10	6	0 70	5 27	do	5 70	A hélice, pass., canal Welland.
S. Neelon	Port Colborne	J. S. Scholfield	18	do	46	29	3 22	5 18	do	8 22	Remorqueur à hélice, do
Favourite	do	J. Clark	19	do	51	24	3 57	5 19	avril..	8 57	do Colborne.
T. H. Nasmith	do	J. S. Scholfield	19	do	49	36	3 43	5 14	août..	8 43	do do
Georgian.....	Ste. Catherine	J. Clark.....	19	do	448	345	31 36	8 19	mai..	39 36	A hélice, fret, Montréal et Chicago.
Bouquet	Toronto	C. B. Mackay	22	do	196	162	13 72	8	7 juillet..	21 72	A anbes, bateau-passeur, Toronto et l'île.
L. Shickluna	do	T. McLean	23	do	362	295	25 34	8	2 juillet..	33 34	A hélice, fret, Montréal et Chicago.
J. S. Noyes	Chatham	J. G. Pennefather..	30	do	34	15	2 38	5 30	mai.	7 38	Remorq. à hélice, rivière Thames et lac Ste. Claire.
W. S. Ireland.....	do	C. Fraser	30	do	104	62	7 28	5 17	avril..	12 28	A hélice, fret, Détroit, Chatham et Wallaceburg.
Beaver of Amherstburg ..	Wallaceburg	C. Fraser	31	mai..	52	39	3 64	5 30	mai..	8 64	A hélice, fret, Sydenham et rivière Détroit.
E. Windsor	do	do	31	do	68	37	4 76	5 13	do	9 76	do do
Victoria	do	do	31	do	88	70	6 16	5 31	do	11 16	do do
Coral	do	do	31	do	93	58	6 51	5 31	do	11 51	A hélice, fret, Dresden et Détroit.
Thames	do	do	31	do	40	30	2 80	5 31	do	7 80	do Sydenham et rivière Ste. Claire.
Alexander	do	J. G. Pennefather..	31	do	129	77	9 03	5 5	do	14 03	A anbes, fret, Sydenham et rivière Détroit.
Hero	do	C. Fraser	31	do	38	19	2 66	5	juin..	7 66	Remorqueur à hélice, Sydenham et rivière Ste. Claire.
A. N. Pike.....	Wallaceburg	J. G. Pennefather..	31	mai..	34	22	2 38	5 11	mai..	7 38	A hélice, fret, Sydenham et rivière Détroit.
Jer me	do	C. Fraser.....	31	do	43	37	3 01	5 31	do	8 01	Remorqueur à hélice, Sydenham et rivière Ste. Claire.

NAVIRES à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1876—Division d'Ontario-Ouest, etc.—*Suite*

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraire d'inspection.	Date du paiement.	Total.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
J. B. Newman.....	Wallaceburg.....	C. Fraser.....	31 mai...	17	12	1 19	5 31	mai...	6 19	A hélice, fret, Sydenham et rivière Ste. Claire.
J. Holt.....	do	do	1er juin...	70	45	4 90	5 25	avril...	9 90	do fret et passagers, Dresden et Sarnia.
Manitoba.....	do	do	1er do	81	69	5 67	5 1er	juin...	10 67	do fret et passagers, Sydenham et rivière Détroit.
Beaver of Wallaceburg...	do	do	2 do	44	17	3 08	5 2	do	8 08	Remorqueur à hélice, Wallaceburg et Détroit.
Messenger.....	do	do	2 do	12	12	0 84	5 1er	do	5 84	do Sydenham et rivière Ste. Claire.
Comet	Chatham.....	J. G. Pennefather..	2 do	14	10	0 98	13	do	5 98	do passagers, rivière Thames et baie Michell.
Colin Munro.....	Port Stanley.....	J. T. C. Finlay	3 do	26	20	1 82	5 3	do	6 82	do passagers, Port Stanley et lac Érié.
Argyle	Port Ryerse	C. Walsh.....	5 do	121	82	8 47	8 10	juillet..	16 47	A aubes, bateau-pêcheur et a passagers, baie de la Longue Pointe.
Isaac May.	Port Stanley.....	W. Morton.....	6 do	592	490	41 44	5 19	oct..	46 44	Remorqueur et barge à hélice, Parry Sound et Port Stanley.
Emily May.....	Barrie	C. B. Mackay	9 do	181	104	12 67	8 13	juillet..	20 67	A aubes, passagers et fret, lac Simcoe.
Mary Ann.....	Collingwood.....	G. Watson	9 do	69	53	4 83	5 9	juin..	9 83	Remorq. à hélice, baie Georgienne
Victoria	Bella Ewart.....	C. B. Mackay	19 do	64	39	4 48	5 29	mai...	9 48	do do lac Simcoe.

Isabella	do	do	19	do	43	14	3 33	5	7 juillet..	3 33	do	do	do
Mittie Grew	Waubashene	J. Scott	20	do	36	16	2 52	5	20 juin....	7 52	do	do	baie Georgienne.
Prince Alfred	do	C. B. Mackay	20	do	19	10	1 33	5	19 do	6 33	do	do	Waubashene et Severn.
Jarriella	do	do	20	do	29	19	2 03	5	23 mai	7 03	do	fret et passagers, lac Couchiching.	
Wenonah	Gravenhurst	do	21	do	102	62	7 14	5	21 août....	12 14	Aubes, passagers et fret, Gravenhurst et Bracebridge.		
Simcoe	do	do	21	do	26	26	1 82	5	19 sept. ...	6 82	Remorq. à hélice, lac Muskoka et Rosseau.		
Dean	do	do	21	do	7	7	0 49	5	21 août....	5 49	do	do	do
Nipissing	Rosseau	do	23	do	148	94	10 36	5	21 do	15 36	Aubes, passagers et fet, Gravenhurst et Rosseau.		
Empress of India	Toronto	do	24	do	462	319	32 34	8	5 août....	40 34	Aubes, passagers, Toronto, Humber et Oakville.		
George Maytham	Goderich	D. Doty	4 juillet..		52	42	3 64	5	3 juillet..	8 64	Remorq. à hélice, havre de Goderich.		
Minnie Walker	do	do	4	do	21	19	1 47	5	4 do ..	6 47	do	do	havre de Bayfield.
Tommy Wright	Kincardine	R McIntosh	5	do	12	6	0 84	5	5 do ..	5 84	do	do	do Kincardine.
Fairy Queen	Saugeen	J. Flemming	6	do	10	6	0 70	5	6 do ..	5 70	do	à pêche, Saugeen et lac Huron.	
D. P. Day	Dunnville	A. Brownson	19	do	12	6	0 84	5	19 do ..	5 84	do	à hélice, Grande Rivière.	
Mary Beck	Waubashene	W. N. Routledge	24	do	22	15	1 54	5	1er sept....	6 54	do	do	baie Nottawasaga.
Almeda Covell	Toronto	C. B. Mackay	27	do	9	6	0 63	5	23 juillet..	5 63	do	do	havre de Toronto, aviso-dragueur.
Dufferin	Welland	J. Clark	28	do	20	14	1 40	5	22 do ..	6 40	do	do	canal Welland, aviso-dragueur.
Five Brothers	do	D. E. McFarland	28	do	10 51	7 02	0 70	5	17 août....	5 70	do	do	do
Flora L. Baines	Couchiching	C. B. Mackay	2 août ...		9	6	0 63	5	9 do ...	5 63	do	passagers, L. Couchiching.	
Niagara	Whitby	G. A. Carson	17	do	15	11	3 00	10	15 do ...	13 00	do	do	havre de Whitby.

NAVIRES à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1876—Division d'Ontario-Ouest, etc.—*Suite.*

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraire d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
D. E. McFarland.....	Port Robinson.....	D. E. McFarland.....	25 août ..	22	16	1 54	5	22 août.....	6 54	A hélice, passagers, aviso-dragueur, cana' Welland.
Jessie L. McEdward.....	Ste. Catherine.....	J. Clark do	2 sept. ...	22	19	1 55	5	4 sept. ...	6 55	do do do
Olevia Gordon.....	Port Colborne.....	do do	15 do ..	36	18	2 52	5	7 do ..	7 52	Remorq. à hélice, canal Welland.
T. R. Seacord.....	Port Robinson.....	D. E. McFarland.....	15 do ...	18	14	0 98	5	26 avril ..	5 98	do do do
Emma Munson.....	Baie des Français..	G. Perry.....	22 do ...	32	13	2 24	5	2 sept. ...	7 24	do do baie des Français.
George Watson.....	Toronto	C. B. Mackay	1er nov. ...	28	13	1 96	5	1er nov....	6 96	do do Toronto à Québec.
Wm. Hall.....	Port Robinson.....	Abandonné.....	.....	56	31	.....	.....	.....	.....	A hélice.
Little Eva.....	Toronto	do .....	.....	12	12	.....	.....	.....	.....	do
Jacques Cartier.....	Wallaceburg.....	do .....	.....	74	66	.....	.....	.....	.....	do
Enterprise.....	Port Dalhousie.....	do .....	.....	564	491	.....	.....	.....	.....	Lac, propulseur.
Chicora	Collingwood.....	do .....	.....	415	372	.....	.....	.....	.....	A aubes.
Bella Taylor.....	Harve Victoria	do .....	.....	38	17	.....	.....	.....	.....	Remorqueur à hélice.
Albert Dymont	Collingwood.....	do .....	.....	28	26	.....	.....	.....	.....	do do
Jamie G. Harper.....	Saugeen.....	do .....	.....	20	18	.....	.....	.....	.....	do do

NAVIRES à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1876.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspec- tion.	Tonnage brut.	Tonnage enre- gistré.	Droits de ton- nage.	Honoraire d'ins- pection.	Date du paie- ment.	Totaux.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
Pierrepont	Kingston ...	W. R. Mingaye	5 avril.....	149	82	10 43	8	4 avril...	18 43	A aubes, passagers, Kingston et Cap Vincent.
Norseman	Port Hope	E. J. W. Burton ...	18 do	295	74	20 65	8	17 do	28 65	A aubes, passagers, Port Hope et Rochester.
12 Albert Wright	do	do	18 do	29	29	2 03	5	17 do	7 03	Remorq. à hél. havre de Port Hope.
Oswego Belle	Napanee	J. Benson	19 do	463	379	32 41	8	26 do	40 41	A hélice, passagers, baie de de Quinté et lac Ontario.
Norfolk	do	do	19 do	70	42	4 90	5	19 do	9 90	A hélice passagers, baie de Quinté.
Maud	Kingston	W. R. Mingaye	20 do	121	46	8 47	8	5 do	16 47	A aubes, passagers, Kingston et cap Vincent.
Hiram A. Calvin.....	Ile du Jardin.....	do	21 do	309	163	21 63	5	15 do	26 63	Remorqueur, à aubes, lac Ontario et fleuve St. Laurent.
Rochester	Kingston	do	21 do	211	77	14 77	8	21 do	22 77	A aubes, passagers, baie de Quinté.
Frank Perew	do	do	22 do	43	24	3 01	5	25 do	8 01	Remorq. à hélice, riv. St. Laurent.
H. T. Bronson	do	do	25 do	101	28	7 07	5	25 do	12 07	Remorqueur, à hélice, lac Ontario et fleuve St. Laurent.
Norman	do	do	25 do	151	112	10 57	5	25 do	15 57	A hélice, fret, baie de Quinté, ri- vière et lac.
Baie of Quinté	Ile du Jardin.....	do	26 do	250	150	17 50	5	15 do	22 50	A aubes, passagers et remorqueur, fleuve St. Laurent.

NAVIRES à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1876—Division d'Ontario-Est—Suite.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspec- tion.	Tonnage brut.	Tonnage enre- gistré.	Droits de ton- nage.	Honoraire d'ins- tion.	Date du paie- ment.	Totaux.	Observations.
						\$	\$		\$	
Chieftain	Ile du Jardin.....	W. R. Mingay.....	26 avril.....	230	101	16 10	5	15 avril.....	21 10	Remorqueur, à aubes, lac Ontario et fleuve St. Laurent.
John A. Macdonald	do	do	26 do	268	119	18 76	5	15 do	23 76	Remorq., à aubes, riv. St. Laurent.
Algerian	Kingston	do	27 do	428	232	29 96	8	27 do	37 96	A aubes, passagers, Hamilton et Montréal.
Corsican	do	do	27 do	435	244	30 45	8	27 do	38 45	do do do
Glide	do	do	27 do	61	20	4 27	5	25 do	9 27	Remorqueur, à hélice, fleuve St. Laurent et lac.
Nile	do	do	29 do	89	59	6 23	5	28 do	11 23	Hélice, fret, fleuve St. Laurent et canal Rideau.
Wren	do	do	29 do	51	15	3 99	5	29 do	8 99	Remorq., à hélice, riv. St. Laurent.
Africa	Portsmouth	do	2 mai.....	352	265	24 64	8	1er mai.....	32 64	Hélice, fret et passagers, Montréal et Chicago.
East	Kingston	do	2 do	348	219	24 36	5	2 do	29 36	Hélice, fret, Montréal et Chicago.
C. W. Jones	do	J. Clark.....	3 do	34	25	2 38	5	27 avril.....	7 38	Remorq., à hél., fret, hav. de Québec
Cuba	Portsmouth	W. R. Mingay.....	4 do	647	434	45 29	5	1er mai.....	50 29	Hélice, fret Montréal et Chicago.
Queen	Kingston	do	5 do	87	55	6 09	2	24 avril.....	8 09	A aubes, passagers, Kingston et Gananoque.
Welshman	do	do	5 do	130	90	9 10	5	5 mai.....	14 10	Hélice, fret, Montréal et Ottawa.
Alexandra	Pictou	J. S. Ciure	5 do	285	94	19 95	8	5 do	27 95	A aubes, passagers, Montréal et Trenton.

Picton	do	do	5 do	245	76	17 36	8	5 do	25 36	A aubes, passagers, Toronto et Port Dalhousie.
Shannon	do	do	5 do	39	25	2 73	5	21 avril ...	7 73	A aubes, passag., Baie de Quinté.
Adventure	Kingston	W. R. Mingaye	6 do	156	108	10 92	5	6 mai	15 92	A hélice, fret, canal Rideau, baie et rivière.
Jessie Hall	do	do	8 do	57	30	3 99	5	16 do	8 99	Remorq., à hélice, fleuv. St. Laurent.
Geneva	do	do	10 do	97	39	6 79	5	6 avril ...	11 79	A hélice, passagers, St. Laurent et Cap Vincent.
Magnet	do	do	11 do	427	279	29 89	8	28 do	37 89	A aubes, passagers, Montréal et Hamilton.
Ivanhoe	do	do	15 do	62	33	4 34	5	15 mai	9 34	A hélice, fret, baie de Quinté fleuve St. Laurent.
Lothair	Port Hope	E. J. W. Burton ...	17 do	351	248	24 57	5	17 do	29 57	A hél., fret, Montréal et Chicago.
Whistle Wing	Peterborough.....	Charles Perry	17 do	31	17	2 17	5	17 do	7 17	A aubes, passagers, Peterborough et lac Rice.
Aln	do	do	17 do	35	35	2 45	5	26 do	7 45	A aubes, fret, Peterborough et lac Rice.
Traveller	Ile au Jardin	W. R. Mingaye	20 do	208	58	14 56	5	20 do	19 56	A aubes, fret et remorq., lac St. Louis.
Lily	Kingston	do	22 do	14	8	0 98	5	9 do	5 98	Remorq., à hélice, canal Rideau.
Marquis of Lorne	Portsmouth	do	22 do	20	11	1 40	5	20 do	6 40	A hélice, passagers, havre, baie et rivière.
Water Lily	Kingston	do	23 do	97	74	6 79	5	23 do	11 79	A hélice, fret, canal Rideau et rivière.
S. S. Edsall	do	do	25 do	150	94	10 50	5	25 do	15 50	Remorq., à hélice, lac Ontario et fleuve St. Laurent.
Prince Edward	Belleville.....	Anthony Dixon ...	27 do	72	26	5 04	5	24 avril ...	10 04	A aubes, passeur, Belleville et l'île du Prince-Edouard.
Eliza Bonar	do	do	27 do	26	12	1 82	5	4 mai	6 82	Remorq., à hélice, baie de Quinté.
Starling	do	do	27 do	6	2	0 84	5	27 do	5 84	Yacht, à hélice baie de Quinté.

NAVIRES à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1876—Division d'Ontario-Est—Suite.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
Kincardine.....	Prince-Edouard...	J. Benson	27 mai.....	176	132	12 32	8	12 mai.....	20 32	A hélice, steamer à fret, baie de Quinté et lac.
Utica	Trenton	J. S. Clute	27 do	49	36	3 43	5	27 do	8 43	A hél., passag., Trenton et Picton.
Colonel Strickland	Lakefield.....	Charles Perry	18 do	57	44	4 03	5	1er juin....	9 03	A hélice, passagers, Clear et lacs Stoney.
Peterson's Ferry.....	Mill Point.....	John S. Clute	9 juin.....	9	9	0 63	5	17 avril ...	5 63	A roue, passeur, baie de Quinté.
H. B. Sherwood.....	do	J. Benson	9 do	38	21	2 45	5	18 do	7 45	A hélice, remorq., baie de Quinté.
Isaac Butts.....	Harwood.....	George Perry	14 do	132	67	9 24	8	5 juin....	17 24	A aubes, remorq. et fret, lac Rice.
Maggie Sommerville	do	do	14 do	13	9	0 91	5	5 do	5 91	A hélice, passagers, lac Rice.
Clyde.....	do	do	14 do	62	44	4 34	5	13 do	9 34	A aubes, remorq. et fret, lac Rice.
Eiswood	Kingston.....	W. R. Mingaye	16 juin....	25	7	1 75	5	19 mai....	6 75	A hélice, remorq., canal Rideau et fleuve St. Laurent.
Jennie	Cornwall.....	R. K. Bullock.....	20 do	10	10	0 70	5	15 juin....	5 70	A hél., pass., Cornwall et Dundee.
R. Kendrick	Morrisburg	Hiram Carman.....	21 do	15	12	1 05	5	1er mai....	6 05	A hélice, passagers, Morrisburg et Waddington.
St. Jean Baptiste	Prescott.....	B. D. Jessup	21 do	116	74	8 12	8	21 juin....	16 12	A aubes, passagers, Prescott et Ogdensburg.
Arctic	do	Hiram Carman	21 do	35	29	2 45	5	1er mai....	7 45	A hél., remorq., fleuve St. Laurent.
Florence	do	George Easton	21 do	4	4	0 28	5	25 do	5 28	do passagers, do
Chaffey	Brockville.....	do	22 do	42	29	2 97	5	18 do	7 97	do do do

Telford	do	do	22	do	2	3	0 21	5 22	juin..	5 21	do	do	
Peerless	do ..	do	22	do	26	15	1 82	5 15	mai.	6 82	do	do	
Eleanor	Kingston.....	W. R. Mingaye.....	26	do	23	11	1 61	5 12	do	6 61	Remorqueur, à hélice, rivière et canal Rideau.		
Golden Eye	Peterborough.....	Charles Perry	29	do	62	25	4 34	5 29	juin...	9 34	A aubes, passagers, lac Rice et rivière Otonabi.		
Olara Louise	Kingston	W. R. Mingaye.....	3 juillet		20	13	1 40	5 3	juillet	6 40	A hélice, pass., rivière St. Laurent		
Flight.....	Portsmouth	do	3	do	37	27	2 59	5 4	do	7 59	do	baie de Burlington	
Simon Davis.....	Kingston.....	do	10	do	31	24	2 17	5 10	do	7 17	do	fret, rivière Ottawa.	
H. M. Mixer	do	do	17	do	21	9	1 47	5 17	do	6 47	Remorq., à hélice, rivière Ottawa		
Armenia	do	John S. Clute	18	do	110	84	7 63	8 11	do	15 63	A hélice, pass., baie de Quinté.		
Lady Franklin.....	do	W. R. Mingaye.....	20	do	33	19	2 31	5 21	avril.	7 31	Remorqueur, à hélice, havre de Kingston, baie et rivière.		
Mary Ann.....	do	do	21	do	42	32	2 94	5	juin	7 94	Remorq., à hélice, canal Rideau.		
Enterprise	Place Carleton	Z. Wilson	27	do	41	18	2 80	5 24	juillet	7 80	Remorq., à aubes, lac Mississippi.		
Witch of the Wave.....	do	do	27	do	8	6	0 56	5 34	do	5 56	A hélice, passagers, do		
Falcon	Portsmouth	W. R. Mingaye.....	7 août..		13	7	0 91	5 5	août..	5 91	do	do	rivière et baie de Quinté.
Olive	Smith's Falls	George Easton.....	16	do	89	81	6 23	5 2	mai..	11 23	do	do	rivière et canal Rideau.
Eureka.....	Morrisburg	Hiram Carman.....	17	do	58	44	4 06	5 16	août..	9 06	Rem., à hélice, fleuve St. Laurent		
Tiger	Lakefield.....	James Stratton	18	do	3	3	0 20	5	do	5 20	A hélice, passagers, lac Clear et Stoney.		
Saxon	Kingston.	W. R. Mingaye.....	2 sept.		172	110	12 04	5 19	juin..	17 04	A hélice, fret, baie de Quinté et fleuve St. Laurent.		
D. C. West.....	do	do	5	do	38	26	2 66	5 13	sept.	7 66	A hélice, passagers, canal et rivière.		
Portsmouth	Portsmouth	do	18 oct.		153	98	10 71	5 12	Oct.	15 71	A hélice, fret, Ottawa et Cap Vincent.		

NAVIRES à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1876—Division d'Ontario-Est.—*Suite.*

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraire d'inspection.	Date du paiement.	Total.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
City of Hamilton	Ile du Jardin.....	Honor. non payés..	Non insp.	224	120	.....	.....	.....	.....	Remorq., à aubes, non employé.
City of Kingston.....	Kingston.....	do	do ..	253	176	.....	.....	.....	.....	A aubes, passagers, do
Carlyle	Portsmouth	do	do ..	114	75	.....	.....	.....	.....	A hélice, fret, non employé.
Eva.....	Trenton.....	do	do ..	17	7	.....	.....	.....	.....	do passagers, baie de Quinté.
Grenville	Kingston.....	do	do ..	21	11	.....	.....	.....	.....	Remorqueur, à hélice, pas employé.
Indian	do	do	do ..	308	168	.....	.....	.....	.....	do do do
Kitty Friel	do	do	do ..	91	62	.....	.....	.....	.....	do do do
Rose	Portsmouth	do	do ..	121	92	.....	.....	.....	.....	do do do
R. Anglin.....	do	do	do ..	105	68	.....	.....	.....	.....	do fret, do
Vanderbilt	Kingston.....	do	do ..	169	90	.....	.....	.....	.....	Bateau remor., à hélice, do
John Bright	Belleville.....	do	do ..	30	14	.....	.....	.....	.....	do do do
Forest City.....	Harwood	do	do ..	104	46	.....	.....	.....	.....	A aubes, do do
No. de vapeurs, 91 .....	.....	.....	.....	11054	6459	665 48	437	.....	1102 48	

NAVIRES A VAPEUR, inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1876.
DIVISION DE MONTRÉAL.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percep- teur.	Date de l'inspec- tion.	Tonnage brut.	Tonnage entre- gis- tré.	Droits de ton- nage.	Honoraire d'ins- pection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
Active	Montréal	W. Bleskley	14 avril.....	281	111	19 67	5	9 mai.....	24 67	Remorqueur, à hélice, Montréal et Québec
St. Peter	do	do	15 do	43	29	3 01	5	20 juin.....	8 01	Remorq., à hélice, au service de la Commission du Havre.
St. Paul.....	do	do	15 do	45	27	3 15	5	20 do	8 15	do do do
Elevateur à grain No. 2..	do	do	19 do	95	.....	6 65	5	25 mai.....	11 65	Élévat. à grain, havre de Montréal.
do 1.....	do	do	19 do	95	.....	6 65	5	25 do	11 65	do do
do 10.....	do	do	19 do	100	.....	7 00	5	25 do	12 00	do do
do 7.....	do	do	19 do	98	.....	6 86	5	25 do	11 86	do do
do 4.....	do	do	19 do	95	.....	6 65	5	25 do	11 65	do do
do 3.....	do	do	19 do	95	.....	6 65	5	25 do	11 65	do do
do 6.....	do	do	19 do	100	.....	7 00	5	25 do	12 00	do do
do 5.....	do	do	19 do	95	.....	6 65	5	25 do	11 65	do do
do 9.....	do	do	19 do	100	.....	7 00	5	25 do	12 00	do do
do 11.....	do	do	19 do	100	.....	7 00	5	25 do	12 00	do do
Bohemian	Lachine	do	29 do	377	174	26 39	8	11er do	34 39	A aubes, passagers, Montréal et Hamilton.
Passport.....	do	do	29 do	346	184	24 22	8	11er do	32 22	do do
Spartan	do	do	29 do	422	262	29 54	8	11er do	37 54	do do

NAVIRES A VAPEUR inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1876—Division de Montréal—*Suite.*

Nom du navire.	Port d'Inspection.	Nom du percep- teur.	Date de l'inspec- tion.	Tonnage brut.	Tonnage entre- gistré.	Droits de ton- nage.	Honoraire d'ins- pection.	Date du paie- ment.	Totaux.	Observations.
						\$	\$		\$ cts.	
Corinthian	Lachine	W. Bleakley	29 avril...	374	220	26 18	8	1er mai....	34 18	A aubes, passager, Montréal et Hamilton.
Princess	do	do	29 do	180	40	12 60	8	28 avril...	20 60	do do Montréal et [Carillon.
Prince of Wales	do	do	29 do	214	68	14 98	8	28 do	22 98	do do Lachine et [Carillon.
Star	do	do	29 do	205	41	14 35	5	15 juin....	19 35	do remorq., Montréal et do
Oka	do	do	29 do	117	47	8 19	5	15 do	13 19	do do do
John Brown	Montréal	do	2 mai....	87	28	6 09	5	20 do	11 09	A hélice, remorq., au service de la [commission du havre.
W. C. Francis	do	do	2 do	37	13	2 59	5	22 do	7 59	do Montréal et Sorel.
Agnes McMahon	do	do	3 do	82	47	5 74	5	25 juillet..	10 74	do Ottawa et Whitehall.
Élévateur à gran No. 1...	do	do	3 do	75	.....	5 25	5	8 do	10 25	Élévat. à grain, havre de Montréal.
City of Ottawa	do	do	4 do	123	65	8 61	5	3 do	13 61	A aubes, remorqueur et fret, Mont- [réal et Ottawa.
National	do	do	4 do	121	76	8 47	8	22 mai....	16 47	do passeurs, Montréal et St. [Lambert.
Caroline	do	do	4 do	101	46	7 07	5	8 juin..	12 07	A hélice, remorq. et fret, Montréal [et Ottawa.
J. B. A.	do	do	5 do	124	23	8 68	5	15 juillet..	13 68	A aubes, remorq, Ottawa et [Whitehall.

Polino.....	do	.....	do	.....	6 do	807	524	55 49	8 11	....	64 49	A hélice, fret, Montréal et Pictou.
C. J. Brydges.....	do	.....	do	.....	6 do	39	21	2 73	5 12	do	7 73	Remorq., à hélice, Montréal et Bout [de l'île.
Champion.....	do	.....	do	.....	6 do	124	36	8 68	5 29	juin.....	13 68	do do Montréal et White- [hall.
New York	do	.....	do	.....	6 do	176	53	12 32	5 29	do	17 32	A aubes, remorqueur, Carillon et [Québec.
Longueuil.....	do	.....	do	.....	8 do	308	189	21 56	8 6	do	29 56	do passeur, Montréal et [Longueuil.
Como	Lachine .....	.....	do	.....	8 do	75	47	5 25	5 15	do	10 25	do remorqueur, Lachine et [Carillon.
British America.....	do	.....	do	.....	8 do	84	52	5 88	5 17	do	10 88	do do
Beauharnois.....	Montréal .....	.....	do	.....	10 do	165	44	11 55	8 6	do	19 55	do passagers, Montréal et [Beauharnois.
Calumet	do	.....	do	.....	10 do	40	27	2 80	5 22	do	7 80	Remorq., à hélice, Montréal et Sorel.
St. Francis.....	do	.....	do	.....	12 do	803	471	56 21	8 16	do	64 21	A aubes, passagers, Montréal et [Cornwall.
Dagmar.....	do	.....	do	.....	12 do	141	55	9 87	8 28	avril.....	17 87	do do Montréal et [Carillon.
Louise.....	do	.....	do	.....	13 do	157	62	10 99	5 8	juin.....	15 99	do fret, Montréal et Ottawa.
Manitoba.....	do	.....	do	.....	16 do	135	66	9 45	8 23	do	17 45	do passagers, Montréal et [Carillon.
Charlotte	do	.....	do	.....	16 do	41	10	2 87	5 15	do	7 87	Remorqueur, à hélice, Montréal et Kingston.
Elfin	do	.....	do	.....	16 do	74	10	5 18	5 16	do	10 18	do do
Mark Twain	do	.....	do	.....	16 do	95	64	6 65	5 17	mai	11 65	A hélice, fret, Montréal et Ottawa.
Canadian	do	.....	do	.....	17 do	314	225	21 98	8 1er	do	29 98	A aubes, passagers, Montréal et [Cornwall.
St. Anne	do	.....	do	.....	19 do	17	12	1 19	5 15	juillet..	6 19	Remorq., à hélice, canal Lachine.
Zebra	do	.....	do	.....	19 do	30	14	2 10	5 15	mai	7 10	do do Montréal et Ottawa.

NAVIRES à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1876—Division de Montréal—*Suite.*

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
Élévateur à grain, No. 8.	Montréal	W. Bleakley	20 mai....	132	.....	9 24	5 24	5 25 mai....	14 24	Élévateur à grain, havre de Montréal.
Beaver	do	do	20 do	220	104	15 40	5 20	do	20 40	Remorqueur, à aubes, Montréal et Québec.
Caribou	do	do	23 do	86	4	6 02	5 15	juillet..	11 02	Remorqueur, à hélice, Ottawa et Chamby.
Randolph	do	do	25 do	16	11	1 12	5 12	mai....	6 12	Remorqueur, à hélice, Montréal et Bout de l'île.
Shickluna	do	do	27 do	54	22	3 78	5 8	juillet..	8 78	Remorqueur, à hélice, Montréal et Ottawa.
Dandy	do	J. Bartram	30 do	46	15	3 22	5 17	juin....	8 22	Remorqueur, à hélice, Whitehall et Ottawa.
Alma Munro	do	J. T. C. Finlay	30 do	364	289	25 48	8 28	avril ...	33 48	A hélice, fret et pass., Montréal et Chicago.
Laprairie	do	W. Bleakley	1er juin...	342	168	23 94	8 2	juin....	31 94	A aubes, passeur, Montréal et Laprairie.
Montavoille	Longueuil	do	5 do	253	114	17 71	8 6	do	25 71	A aubes, passeur, Montréal et Longueuil.
St. Helena	do	do	5 do	176	80	12 32	8 6	do	20 32	A aubes, passeur, Montréal et l'Île Ste. Hélène.
Beta	Montréal	do	5 do	92	63	6 44	5 7	do	11 44	A hélice, fret, Montréal et Ottawa.
Georgiana	do	do	6 do	53	28	3 71	5 22	do	8 71	Remorqueur, à hélice, Montréal et Sorel.
Messenger	do	do	7 do	28	18	1 96	5 22	do	6 96	do do
Carillon	do	Z. Wilson	7 do	39	9	2 73	5 13	juillet..	7 73	Remorqueur, à aubes, Ottawa et Whitehall.

Gatineau	do	W. Bleakley	8 do	121	85	8 47	5	8 juin....	13 47	A hél., fret, Montréal et Ottawa.
Arctic.....	do	Z. Wilson	9 do	104	61	7 28	5	8 do	12 28	do do
Matilda	do	W. Bleakley	9 do	86	22	6 02	5	12 do	11 02	A aubes, remorqueur, Montréal et Ottawa.
Canada	do	Z. Wilson	10 do	81	11	5 67	5	6 do	10 67	A aubes, remorqueur, Ottawa et Whitehall.
Rimouski	do	.....	13 do	Non mesuré.	Droits de tonnage non payés.					A hél., pass et malles, Rimouski, aux vapeurs (navires dans le fleuve).
Victory	do	W. Bleakley	14 do	42	15	2 94	5	22 do	7 94	Remorq., à hél., Montréal et Sorel.
C. Anderson	do	do	14 do	84	.....	5 88	5	14 do	10 88	do fret, Montréal et Cornwall.
Remorqueur à mancelle...	do	do	14 do	136	76	9 52	5	20 do	14 52	Remorqueur à mancelle, courant Ste. Marie, Montréal.
St. James	do	do	22 do	91	54	6 37	5	11 juillet..	11 37	Remor., à hél., Montréal et Ottawa.
Fawn	do	do	28 do	83	30	5 81	5	28 juin....	10 81	Remorqueur, à aubes, Ottawa et Whitehall.
Plover	do	do	12 juillet..	45	16	3 15	5	11 juillet..	8 15	Remorq., à hél., Montréal et Sorel.
Philip Becker	do	do	13 do	28	19	1 96	5	1er sept..	6 96	do Montréal et Caughnawaga.
Ivy	do	do	29 do	76	34	5 32	5	24 juin....	10 32	Remorqueur à aubes, Montréal et Ottawa.
Queen Victoria	Ottawa	Z. Wilson	10 août....	217	61	15 19	8	28 juillet..	23 19	A aubes, passagers, Ottawa et Grenville.
Royal, of Boston	do	.....	10 do	150	72	Droits de tonnage non payé.				A aubes, remorqueur, Ottawa et Grenville.
Peerless	do	Z. Wilson	10 do	1,039	570	72 73	8	28 juillet..	80 73	A aubes, passagers, Ottawa et Grenville.
Swan	do	J. T. Bartram	10 do	39	9	2 73	5	10 août....	7 73	Remorqueur, à hélice, Ottawa et Grenville.
Pembroke	Pembroke	Z. Wilson	12 do	62	57	4 34	5	26 mai	9 34	Remorq., à aubes, Joachim et Pembroke.
John Egan	do	do	12 do	238	98	16 66	8	26 do	24 66	A aubes, passagers, Joachim et Pembroke.

NÉVIERES à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1876—Division de Montréal.—*Suite.*

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraire d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
C. O. Kelly	Pembroke	Z. Wilson	14 mai	308	153	21 56	5	26 mai	26 56	Remorq., à aubes, Joachim et Pembroke.
Ripple	do	Joseph Warner	14 do	14	.....	0 98	5	14 août	5 98	A hélice, passagers, Pembroke et l'île.
Kippewa	Joachim	Z. Wilson	15 do	43	7	3 01	5	26 mai	8 01	A aubes, passag., Joachim, Roche Capitaine.
Mattawa	Deux Rivières	do	15 do	22	15	1 54	5	5 juillet	6 54	A hélice, pass., Deux Rivières et Mattawa.
Deux Rivières	do	do	16 do	84	34	5 88	5	26 mai	10 88	A aubes, passag., Deux Rivières et Roche Capitaine.
Allumette	Lac des Allumettes	do	16 do	22	16	1 54	5	22 août	6 54	Rem., à aubes, lac des Allumettes.
Empress	Chapeau	do	17 do	188	.....	13 16	8	8 do	21 16	A aubes, passagers, Bryson et Chapeau.
Sir John Young	Bryson	do	17 août	158	56	11 06	8	26 mai	19 06	A aubes, remorq., Bryson et Chapeau.
Prince Arthur	Portage du Fort	do	17 do	239	169	16 73	8	26 do	24 73	do passagers, lac des Chats.
A. H. Baldwin	do	do	18 do	177	98	12 39	5	26 do	17 39	A hélice, remorq., do
Alliance	do	do	18 do	191	167	13 37	5	26 do	18 37	A aubes, remorq., do
Emerald	Pontiac	do	18 do	90	56	6 30	5	26 do	11 30	do lac De Chêne.
Chaudière	Quio	do	18 do	234	68	16 38	5	26 do	21 38	do do
Monitor	Aylmer	do	18 do	144	58	10 08	5	Août	15 08	do do
Jessie Casals	do	do	18 do	265	181	18 55	8	26 mai	26 55	A aubes, passagers, do

Resolute.....	do	do	19 do	36	23	2 52	5 21 août....	7 52	A hélice, remorq, do
Mac	Ottawa.....	J. T. Bartram.....	19 do	86	21	5 02	5 24 juin....	11 02	A aubes, do Ottawa et Grenville
Spray	do	C. Carleton.....	19 do	11	.....	0 77	5 7 août....	5 77	A hélice, pass., Ottawa et Holl.
Gatineau.....	do	J. T. Bartram.....	20 do	94	52	6 58	5 24 juin....	11 58	A aubes, pass., do Gatineau.
Maude	do	Z. Wilson.....	21 do	133	43	9 31	5 28 juillet.	14 31	do remorq., Ottawa et Grenville.
Maggie Bell.....	do	C. Carleton.....	21 do	146	82	10 22	5 7 août....	15 22	do do do
Rover	do	W. Bleakley.....	21 do	114	25	7 98	5 15 juin....	12 98	do do do
Lincoln.....	do	do	21 do	82	43	5 74	5 15 do	10 74	do do do
Edie May.....	Buckingham	J. T. Bartram.....	22 do	9	.....	0 63	5 Août.....	5 63	A hélice, pass., rivière aux Lièvres.
Eclair	Hawkesbury	W. Bleakley.....	23 do	7	.....	0 49	5 do	5 49	A aubes, traversier, Hawkesbury et Grenville.
Manxman	do	do	23 do	43	22	3 01	5 14 sept....	8 01	Roue centrale, remorq, Hawkesbury et ses environs.
Hawkesbury	do	do	23 do	31	7	2 17	5 14 do	7 17	A aubes, remorq. et pass., Hawkesbury et ses environs.
Nil Desperandum.....	Carillon	do	23 do	40	.....	2 80	5 19 do	7 80	Roue centrale, passeur, Carillon à Pointe Fortune.
Aurora.....	do	do	23 do	125	78	8 75	5 30 août....	13 75	A aubes, remorqueur, Carillon et Lachine.
Charles M. Ritter.....	Montréal	do	8 sept.	35	24	2 45	5 25 sept....	7 45	A hélice, amélioration du canal Lachine.
Port Neuf	Lachine.....	do	11 do	218	137	15 26	8 30 août....	23 26	A aubes, passeur, Lachine et Caughnawaga.
John Heney	Montréal.....	C. Carleton.....	12 do	19	13	1 33	5 10 do	6 33	A hélice, remorqueur, Montréal et [Ottawa.
John Hickler	do	W. Bleakley.....	12 do	38	25	2 66	5 25 sept. ...	7 66	do do amélioration du canal Lachine.
A. O. Thayer.....	do	do	19 do	19	12	1 33	5 20 nov....	6 33	do do do

NAVIRES à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1876—Division de Montréal, etc.—*Suite*

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percep- teur.	Date de l'inspec- tion.	Tonnage brut.	Tonnage enre- gistré.	Droits de ton- nage.	Honoraire d'ins- pection.	Date du paie- ment.	Totaux.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
Canada.....	Bout de L'Isle....	W. Bleakley	20 sept.....	38	25	2 66	5	28 nov.....	7 66	Roue-cent., passeur, Bout de L'Isle.
Mouche à Feu.....	do	do	20 do	15	.....	1 05	5	20 do	6 05	do do
Wild Goose.....	do	do	20 do	30	.....	2 10	5	12 mai.....	7 10	do tug do
Engineer.....	Montréal	do	25 do	37	8	2 59	5	.....	7 59	A hélice, remorqueur, Ottawa et [Whitehall.
White Bird	do	do	26 do	18	9	1 26	5	10 oct	6 26	do Lachine et Carillon.
H. H. Whitney.....	Lachine	do	11 octobre	Pas mesuré;	Pas mesuré;	droits de tonnage non-payés.				do Inland Cut.
Wood	Montréal	do	16 do	97	23	6 79	5	7 sept.....	11 79	A aubes, remorqueur, Montréal et Ottawa.
City of St. Johns.....	do	do	20 do	709	518	Droits de tonnage non-payés.				A aubes, passagers, Montréal et Trois-Rivières.
Frances	do	do	27 do	36	5	2 52	5	Oct.....	7 52	A hélice, remorqueur, Montréal et Ottawa.
D. W. Robinson.....	Non-insp.; la Cie. ayant failli.....	do .....	.....	108	37	.....	.....	.....	.....	A aubes, remorqueur.
124 vapeurs.....		Totaux.....	.....	17020	7973	1131 27	678		1809 27	

NAVIRES à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1876.—*Suite.*

DIVISION DES TROIS-RIVIÈRES.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
Fire Fly	Sorel	G. Peltier	13 avril ..	92	46	6 44	5	5 mai ...	11 44	A aubes, passagers, St. François et Sorel.
Minnie F. Parsons	do	do	15 do ...	45	23	3 15	5	22 do ...	8 15	A hélice, remorq., aviso-dragueur.
St. Francis	do	do	15 do ...	55	37	3 85	5	22 do ...	8 85	do do
St. Charlemagne	do	do	19 do ...	15	11	1 05	5	3 juin....	6 05	Roue centrale, remorqueur, Charlemagne et Montréal.
Sorel,	do	do	20 do ...	86	43	6 02	5	5 mai	11 02	A aubes, passagers, Berthier et Sorel.
Mattawan	do	Wm. Bleakley	20 do ...	612	389	42 84	8	6 avril....	50 84	A hélice, passagers et fret, Montréal et Chicago.
Terrebonne	do	G. Peltier	20 do ...	193	55	13 51	8	5 mai	21 51	A aubes, passagers, Montréal et l'Assomption.
Chambly	do	do	24 do ...	238	76	16 66	8	5 do ...	24 66	A aubes, passagers, Montréal et Chambly.
St. Louis	do	do	24 do ...	34	23	2 38	5	22 do ...	7 38	A hélice, remorq., aviso-dragueur.
St. John	do	do	25 do ...	55	37	3 85	5	22 do ...	8 85	do do
Delisle	do	do	25 do ...	45	17	3 15	5	22 do ...	8 15	do do
John Pratt	do	do	25 do ...	70	21	4 90	5	22 do ...	9 90	do do
Montréal	do	do	25 do ...	570	284	39 90	8	5 do ...	47 90	A aubes, passagers, Montréal et Québec.

NAVIRES à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1876—Division des Trois-Rivières.—*Suite.*

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.		Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						\$	cts.				
John Young	Sorel.....	G. Peltier	25 avril ...	163	103	11	41	5	22 mai ...	16 41	A aubes, remorqueur, bonées et phares du fleuve St. Laurent.
Berthier	do	do	26 do ...	350	153	24	50	8	5 do ...	32 50	A aubes, passagers, Montréal et Berthier.
Cultivateur	do	do	26 do ...	694	437	48	58	8	3 do ...	56 58	A aubes, passagers, Montréal et Chambly.
Milford	do	Wm. Bleakley	26 do ...	95	46	6	65	5	27 do ...	11 65	Roue centrale, passagers, Montréal et Rivière-du-Loup.
William	do	G. Peltier	27 do ...	207	130	14	49	8	13 juillet..	22 49	A aubes, remorqueur, Montréal et Québec.
Trois-Rivières	do	do	27 do ...	503	225	35	21	8	5 mai ...	43 21	A aubes, passagers, Montréal et Trois-Rivières.
Quebec	do	do	28 do ...	838	527	58	66	8	5 do ...	66 66	A aubes, passagers, Montréal et Québec.
Victoria	do	Wm. Bleakley	28 do ...	274	114	19	18	5	15 juin ...	24 18	A aubes, remorqueur, Montréal et Sorel.
John	do	do	29 do ...	203	99	14	21	5	15 do ...	19 21	A aubes, remorqueur, Montréal et Whitehall.
Albert.....	do	Wm. Bleakley.....	29 do ...	104	30	7	28	5	15 do ...	12 28	A aubes, remorqueur, Carillon et Montréal.
Canada	do	G. Peltier	1er mai....	644	503	45	08	8	5 mai ...	53 08	A aubes, passagers, Montréal et Québec.
Bismarck	do	do	2 do ...	18	10	1	26	5	18 juillet.	6 26	Roue centrale, remorqueur, Montréal et Rivière-du-Loup.

L'Etoile.....	do	J. W. Dunscomb...	2 do	153	96	10 71	8 13 juin....	18 71	A aubes, passagers, Québec et Grandines.
Rocket.....	do	Wm. Bleakley	2 do	387	172	27 09	8 6 avril....	35 09	A aubes, remorqueur et passagers, Montréal et Pointe-aux-Pères.
Conqueror No. 2.....	do	J. W. Dunscomb...	2 do	233	25	16 31	5 14 juin....	21 31	A aubes, remorqueur, Montréal et Pointe-aux-Pères.
Berthier.....	do	Wm. Bleakley.....	3 do	76	29	5 32	5 15 do	10 32	A aubes, passagers et passeur, Trois-Rivières et Ste. Geneviève.
King Bird.....	do	G. Peltier	3 do	7	3	0 49	5 1er do	5 49	Roue centrale, remorqueur, Rivière Nicolet.
Hope.....	do	Wm. Bleakley	4 do	126	40	8 82	5 15 do	13 82	A aubes, remorqueur, Montréal et Chambly.
Champlain.....	do	do	6 do	117	47	8 19	5 15 do	13 19	A aubes, remorqueur, Grenville et Ottawa.
Royal.....	do	G. Peltier	6 do	260	164	18 20	5 13 juillet..	23 20	do do Montréal et Québec.
Ignatius Tyler.....	do	do	10 do	105	21	7 35	5 12 mai....	12 35	do do Québec et Burlington.
Champion.....	do	do	10 do	373	127	26 11	8 13 juillet..	34 11	A aubes, remorqueur et passagers, Montréal et Québec.
Abanekés.....	do	do	7 juin....	83	26	5 81	5 3 do	10 81	Roue centrale, remorq., St. François et Sorel.
Maskenonge.....	do	do	8 do	33	22	2 31	5 6 juin....	7 31	A aubes, passagers, rivière Maskinongé.
Lucinda.....	do	do	8 do	42	21	2 94	5 6 juillet..	7 94	Roue centrale, remorqueur, Carillon et Lachine.
Rivière du Loup.....	do	do	14 do	89	52	6 23	5 24 juin....	11 23	A aubes, passagers, Sorel et Rivière-du-Loup.
Richelieu.....	do	do	15 do	126	68	8 82	5 20 do	13 82	A aubes, remorq., aviso-à-traineur.
L'Assomption.....	do	do	16 do	39	28	2 73	5 6 do	7 73	Roue centrale, passagers, Sorel et Berthier.
Cyree.....	do	do	17 do	30	19	2 10	5 18 juillet..	7 10	Roue centrale, remorqueur, Trois-Rivières et Chambly.
Boston.....	do	do	1er juil...	177	33	12 39	5 4 do	17 39	A aubes, remq., Montréal et Québec.

NAVIRES à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1876—Division des Trois-Rivières—*Suite.*

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspec- tion.	Tonnage brut.	Tonnage enre- gistré.	Droits de ton- nage.	Honoraire d'ins- tion.	Date du paie- ment.	Totaux.	Observations.
Lady of the Lake.....	Magog.....	C. T. Channel.....	3 juillet..	278	175	\$ 16 46	\$ 8	27 juin....	\$ 27 46	A aubes, passagers, lac Magog.
Nora.....	do	do	4 do	60	19	4 20	5	27 do	9 20	do remorq., do
St. Nicolas	Trois-Rivières	G. Peltier	11 do	82	52	5 74	5	16 juillet..	10 74	do pass., Trois-Rivières et Ste. Angèle.
Laval.....	do	do	11 do	90	65	6 30	5	16 do	11 30	A aubes, pass., Trois-Rivières et Ste. Angèle.
Marie.....	Sorel.....	do	13 do	23	15	1 61	5	18 do	6 61	Roue centrale, remorqueur, Trois- Rivières et Sorel.
Arthur.....	Trois-Rivières... ..	C. Godby.....	14 do	15	7	1 05	5	25 sept....	6 05	A aubes, remorq., riv. St. Maurice.
St. Maurice.....	do	do	14 do	40	.....	2 80	5	25 do	7 80	do do do
Castor.....	Ste. Geneviève	G. Peltier	10 août...	92	58	6 44	5	25 do	11 44	do do Ste. Geneviève et Québec.
Dixie	do	do	10 do	185	134	12 95	8	25 do	20 95	A aubes, passagers, St. Jean et Québec.
Quaker City	Sorel.....	do	18 do	139	83	9 73	5	18 août ...	14 73	A hélice, remorqueur, Montreal et Chambly.
		Total.....	.....	9663	5040	\$ 676 41	\$ 310		986 41	

X. BÉFORT,

Inspecteur de bateaux à vapeur.

NÉVIERES A VAPEUR inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1876.

DIVISION DE QUEBEC.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Total.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
Prince Edouard.....	Lévis	J. W. Dunscomb, Québec.	4 mars ...	162	112	11 34	8	24 mars ...	19 34	Propulseur, à hélice, passager d'hiver, Lévis et Québec.
Arctic	do	do	6 do	153	104	10 71	8	24 do	18 71	do do do
37 Meteor	Estacade de Hall, Québec.	William Bleakley, Montréal.	15 avril ...	252	109	17 64	8	6 avril ...	25 64	A aubes, tonnage, Montréal et le golfe.
Hadjî	do	J. W. Dunscomb, Québec.	19 do	1032	715	72 24		27 do	80 24	Propulseur, à hélice, fret, Montréal et Halifax, N. E.
North	do	do	18 do	258	163	18 06	8	26 do	26 06	A aubes, passager, entre Lévis et Québec.
South	do	do	18 do	255	161	17 85	8	26 do	25 85	do do do
St. George	Estacades de Blais, Québec.....	do	20 do	203	128	14 21	8	26 do	22 21	do do do
Lake	Anse des Sauvages, Lévis.	do	19 do	145	89	10 15	5	20 do	15 15	Propulseur, à hélice, tonnage, Montréal et le golfe.
Mersey	Estacades de Blais, Québec.	do	20 do	60	34	4 20	5	26 do	9 20	Propulseur, à hélice, remorqueur, havre de Québec.
Beaver	Québec.....	do	27 do	146	100	10 22	8	28 do	18 22	Propuls., à hélice, pass. et fret, Québec et Campbelltown, N.B.

NAVIRES à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1876—Division de Québec.—*Suite.*

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
Secret.....	Québec.....	J. W. Dunscomb, Québec.	2 mai.....	466	293	32 62	8	1er mai...	40 62	A aubes, passagers, Montréal et Pictou, N.E.
Miramichi	Palais, Québec.....	do	26 avril ...	722	491	50 54	8	15 do	58 54	do do do
Sampson	Québec.....	do	16 mai.....	168	106	11 76	5	19 do	16 76	A aubes, tonnage, rivière Saguenay.
St. Antoine	do	do	27 do	158	100	11 06	8	23 do	19 06	A aubes, passagers, St. Antoine et Québec.
James	do	do	1er do	127	31	8 89	8	23 do	16 89	A aubes, passeur, Québec et St. Romuald.
Maid of Orleans.....	do	do	17 do	120	76	8 40	8	27 do	16 40	A aubes, passeur, Québec et Ile d'Orléans.
Express	do	do	18 avril ...	100	62	7 00	8	7 juin....	15 00	A aubes, passagers, Québec et St. Jean, Ile d'Orléans.
Montmagny	do	do	21 do	200	112	14 00	8	9 do	22 00	A aubes, passagers, Québec et St. Thomas.
Champion.....	Lévis	do	20 do	185	80	12 95	5	20 do	17 95	Propulseur, à hélice, tonnage, Mont-real et le golfe.
Tiger	Estac. de Lampson, Québec.	do	29 do	141	89	9 87	8	10 do	17 87	A aubes, passagers, Québec et Ste. Anne.
Resolute	Estac. de Dinning, Québec.	do	1er mai...	139	40	9 73	5	20 do	14 73	Propulseur, à hélice, tonnage, Mont-real et le golfe.

Conqueror, No. 2	Estacade Dinning, Québec.	do	... 1er mai...	189	15	13 93	5 20	juin...	18 93	Remorqueur, à aubes, Montréal et golfe.
Rein Deer	Québec	do	... 9 do	127	64	8 89	5 20	do	13 89	Remorqueur, à hélice, Montréal et Bic.
Challenger	do	do	... 5 do	67	31	4 69	5 27	do	9 69	Remorqueur, à hélice, havre de Québec.
Flora	do	do	... 5 do	50	25	3 50	5 27	do	8 50	do do do
Kate	do	do	... 5 do	24	16	1 68	5 27	do	6 68	do do do
L. A. Senacal	Anse aux S., Lévis	do	... 5 do	69	32	4 83	5 17	do	9 83	do do do
Margaret	Québec	do	... 10 do	67	36	4 69	5 14	do	9 69	do do do
Dauntless	do	do	... 10 do	81	55	5 67	5 14	do	10 67	do do do
Anglesea	Anse aux S., Lévis	do	... 12 do	153	97	10 71	5 14	do	15 71	Remorqueur, à aubes, Montréal et Pot à l'Eau-de-Vie.
Hercules	Lévis	do	... 12 do	200	125	14 00	5 14	do	19 00	do do do
Hector	do	do	... 16 do	80	50	5 60	5 26	do	10 60	Remorqueur, à aubes, Montréal et Québec.
Eugenie	Esta. Wolf, Québec	do	... 21 avril.	139	87	9 73	8 19	do	17 73	A aubes, passagers, Québec et St. Nicholas.
City	Québec	do	... 9 juin...	52	33	3 64	5 14	do	8 64	Remorq., à aubes, havre de Québec
St. Croix	do	do	... 10 do	226	126	15 82	8 20	do	23 82	A aubes, passagers, Québec et Ste. Croix.
St. Joseph	Anse aux S., Lévis	do	... 28 do	22	6	1 54	5 28	do	6 54	Remorq., à aubes, havre de Québec
Venezia	do	William Bleakley, Montréal.	11 avril	655	508	45 85	8 15	mai	53 85	A hélice, fret, Montréal et Pictou, N.-E.
Albion	Québec	J. W. Dunscomb, Québec.	26 juillet	171	105	11 97	5	juillet	16 97	Remorqueur, à aubes, Montréal et Québec.
Powerful	Estacade Lampson, Québec.	do	... 1er mai...	199	126	13 93	5 5	do	18 93	do do do
Gatineau	Estacade Blais, Q..	do	... 1er do	175	79	12 25	5 5	do	17 25	do do do

NAVIRES à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1876—Division de Québec.—*Suite*

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspec- tion.	Tonnage brut.	Tonnage enre- gistré.	Droits de ton- nage.	Honoraire d'ins- pection.	Date du paie- ment.	Totaux.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
Ranger	EstacadeLampson, Québec.	J. W. Dunscomb, Québec.	8 mai..	241	152	16 87	5	5 juillet	21 87	A hélice, remorqueur, Montréal et Pot à l'Eau-de-Vie.
Shannon	do	do	1er do	64	29	4 48	5	5 do	9 48	A hélice, remorqueur, havre de Québec.
Bienvenu	do	do	1er do	648	373	45 36	8	5 do	53 36	A aubes, passagers, Québec et St. Jean Deschallions.
Canada	do	do	24 do	144	19	10 08	5	5 do	15 08	A aubes, remorqueur, Montréal et Québec.
Banshee	Québec.	do	27 juillet..	294	108	20 58	5	5 do	25 58	do do do
Clyde	do	do	16 mai..	237	149	16 59	8	5 do	24 59	A aubes, passagers, Québec et Kamouraska.
Eclipse	EstacadeLampson, Québec.	do	24 do	216	33	15 12	5	5 do	20 12	A aubes, remorqueur, Québec et Montréal.
Latrequé	Levis	do	11 do	49	31	3 43	5	25 do	8 43	do do do
Helen	EstacadeLampson, Québec.	do	24 juin..	135	85	9 45	5	5 do	14 45	do do do
St. Charles	do	do	21 do	117	76	8 19	5	5 do	13 19	do do do
Union	do	do	24 do	687	432	48 09	8	5 do	56 09	A aubes, passagers, Québec et Saguenay.
Progress	Québec	do	28 avril..	690	267	48 30	8	5 do	56 30	A hélice, remorqueur, Québec et golfe.

St. Lawrence	Estacade Connelly, Québec.	do	...	4	mai.	369	469	60 63	8	5	do	63 83	A aubes, passagers, Québec et Chicoutimi.
Saguenay ..	Estacade Lampson, Québec.	do	...	13	juin.	1077	654	75 39	8	5	do	83 39	do do do
St. Andrew.....	do	do	...	12	mai.	218	137	15 26	5	5	do	20 26	A aubes, remorqueur, Montréal et Bic.
Voyageur.....	do	do	...	20	juin.	137	17	9 59	5	5	do	14 59	A aubes, remorqueur, Montréal et Québec.
Rival	Estacade Connelly, Québec.	do	...	8	mai.	125	35	8 75	5	24	do	13 75	do do do
Contest.....	Estacade Lampson, Québec.	do	...	29	avril.	231	90	16 17	5	5	do	21 17	A aubes, remorqueur, Montréal et Bic.
Gertie.....	do	do	...	5	mai.	17	7	1 19	5	5	do	6 19	A hélice, remorqueur du havre de Québec.
Sensation	do	do	...	5	do	15	4	1 05	5	4	do	6 05	do do do
Alhambra	Québec	do	...	22	août.	1063	722	74 41	8	22	août.	82 41	A hélice, fret, Montréal et Halifax, N.-E.
L. N. G.....	Estacade Dinning, Québec.	do	...	8	mai.	11	7	0 77	5	20	sept.	5 77	A hélice, remorqueur du havre de Québec.
Asilda	Québec	do	...	26	juillet.	24	14	1 68	5	4	oct.	6 68	do do do
Aurelia	do	do	...	17	do	32	19	2 24	5	4	do	7 24	do do do
Humber	do	do	...	10	mai.	13	3	0 91	5	9	do	5 91	do do do
G. R. Souther.....	Estacade Lampson, Québec.	do	...	17	août.	11	5	0 77	5	20	sept.	5 77	do do do
Patrick Murphy.....	do	do	...	23	mai.	10	4	0 70	5	9	oct.	5 70	do do do
Activity	Ans. aux S. Lévis,	do	...	5	do	15	6	1 05	5	11	do	6 05	do do do
Batsiamist	Batsiamist	do	...	20	août.	50	25	3 50	5	11	do	8 50	A aubes, remorqueur, rivière Batsiamist.
Rhoda	Lévis	do	...	25	avril.	182	59	12 74	5	15	do	17 74	do do Montréal et Bic.

NAVIRES à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1876—Division de Québec.—*Suite.*

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
Fairy ..	Estacade Lampson, Québec.	J. W. Dunscomb, Québec.	5 mai.	13	6	0 91	5 1	nov.	5 91	Propulseur, à hélice, havre de Québec.
Hope ..	do	do	5 do	15	6	1 05	5 18	do	6 05	do do
Amanda.....	Lévis	do	25 sept.	11	5	0 77	5 22	do	5 77	do do
Ruby.....	do	do	25 do	5	4	0 35	5 22	do	5 35	do do
Norwegian	Estacade Dinning, Québec.	do	8 août.	131	41	9 17	5 22	do	14 17	Propulseur, à hélice, remorqueur, Montréal et le golfe.
Rover	Québec	do	16 mai.	42	26	2 94	5 23	do	7 94	Propulseur, à hélice, remorqueur, havre de Québec.
Providence.....	do	do	12 juin.	133	26	9 31	5 23	do	14 31	A anbes, remorqueur, Québec et Montréal.
Hero	Estacade Lampson, Québec.	do	22 mai.	209	131	14 63	5 25	do	19 63	do do
Maud	Lévis	do	15 do	54	34	3 78	5 25	do	8 78	do do
Merrimac	Québec	do	20 juin.	86	26	6 02	5 27	do	11 02	Propulseur, à hélice, remorqueur, havre de Québec.
Victor	do	do	5 mai.	35	18	2 45	5 27	do	7 45	do do
Fire Fly	do	do	5 mai.	28	18	1 96	5 27	do	6 96	A anbes, remorqueur, Trois-Rivières et Québec.
Lady Dufferin	Estacade Blais, Québec,	do	17 do	5	3	0 35	5 12 juillet.		5 35	A hél.oe, remorq., havre de Québec.

Assamataquagon	Québec	do	... 11 juillet..	65	65	4 55	5 25 nov...	9 55	A aubes, tonage, Québec et Batis- can.
Mary	Pas de rapport, ni inspecté.....	.....	.....	60	22	.....	.....	.....	.....
Quebec	92	56	.....	.....	.....	.....
L. Tourville	72	33	.....	.....	.....	.....
Scotchman	89	56	.....	.....	.....	.....
Total, 88	16715	9418	1148 14 498	.....	1646 14	.....

JOS. SAMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

NAVIRES à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1876.—*Suite.*

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percep- teur.	Date de l'inspec- tion.	Tonnage brut.	Tonnage enre- gistré.	Droits de ton- nage.	Honoraire d'ins- pection.	Date du paie- ment.	Totaux.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
Mayflower.....	Pictou, N.-E.....	D. McDonald.....	17 mars...	377	169	26 39	8	17 mars...	34 39	A hélice, passeur, Pictou, N.-E.
Norman.....	St. Jean, N.-B.....	J. R. Ruel.....	20 do ...	46	12	3 22	5	28 do ...	8 22	do remorqueur, St. Jean, N.-B.
Victor.....	do	do	21 do ...	29	9	2 03	5	15 do ...	7 03	do do
Dominion.....	do	H. A. Hood.....	28 do ...	574	390	40 18	8	27 do ...	48 18	A hélice, passagers, St. Jean, N.-B., Yarmouth, N.-E., et Boston, E.-U.
Henry Hoover.....	Halifax, N.-E.....	Wm. Ross.....	30 do ...	34	32	2 38	5	31 do ...	7 38	A hélice, remorq., Halifax, N.-E....
Goliath.....	do	do	30 do ...	114	40	7 98	8	31 do ...	15 98	do do
St. John.....	St. Jean, N.-B.....	J. R. Ruel.....	4 avril ...	47	32	3 29	5	31 do ...	8 29	do do St. Jean, N.-B.
Ada G.....	do	do	6 do ...	102	30	7 14	8	27 avril...	15 14	A aubes, do
Lincoln.....	do	do	7 do ...	89	32	6 09	5	27 do ...	11 09	do do
Sunbury.....	do	do	7 do ...	184	108	12 88	8	27 do ...	20 88	do do
Empress.....	do	do	11 do ...	929	660	65 03	8	11 do ...	73 03	A aubes, pass., baie de Fundy, N.-B.
Lady Head.....	do	do	12 do ...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	A hélice, vapeur fédéral, service des phares.
Geo. W. Johnson.....	Yarmouth, N.-E.....	H. A. Hood.....	17 do ...	72	35	5 04	5	17 avril ...	10 04	A hélice, remorq., Yarmouth, N.-E.
Alida.....	do	do	18 do ...	64	22	4 48	5	18 do ...	9 48	do do
General.....	St. Jean, N.-B.....	J. R. Ruel.....	20 do ...	159	23	11 13	8	12 do ...	19 13	A aubes, remorq., rivière St. Jean, N.-B.
David Weston.....	do	do	20 do ...	765	552	53 55	8	20 do ...	61 55	A aubes, pass., do

Valeta	Pictou, N.-E.....	D. McDonald	21 do	655	507	non p'é.	8 28 avril....	23 54	Steamer, à hélice, fret, Montréal.
Alpha	Halifax, N.-E.....	Wm. Ross.....	28 do	222	73	15 54	8 28 avril....	23 54	do Ile du P.-E.
Annie Stuart.....	do	do	29 do	35	21	2 45	5 29 do	7 45	Remorq., à hélice, Halifax, N.-E.
St. George.....	St. Jean, N.-B.....	J. R. Ruel	3 mai....	37	18	2 59	5 3 mai....	7 59	do St. Jean, N.-B.
May Queen	do	do	5 do	502	141	35 14	8 4 do	43 14	A aubes, pass., riv. St. Jean, N.-B.
Dot	St. Jean, N.-B.....	J. R. Ruel	6 mai....	37	9	2 59	5 6 mai....	7 59	Remorq., à hélice, rivière St. Jean.
Star.....	do	do	8 do	461	128	32 27	8 2 do	40 27	A aubes, passagers, do
Admiral.....	do	do	10 do	158	99	11 06	8 27 avril....	19 06	Remorqueur, à aubes, do
Tiger	do	do	16 do	105	19	7 35	8 12 do	15 35	do do
Rothsay.....	do	do	18 do	839	627	58 73	8 3 juin....	66 73	A aubes, passagers, do
M. A. Starr.....	Halifax, N.-E.....	Wm. Ross	22 do	244	166	17 08	8 23 mai....	25 08	A hélice, pass., sur les côtes, N.-E.
Carrie	do	do	23 do	5	2	0 42	5 23 do	5 42	Yacht, à hélice, Halifax, N.-E.
45 Siens	do	do	26 do	3	1	0 30	5 26 do	5 30	do do
Utopia	St. George, N.-B.....	J. A. Moran	2 juin....	17	17	1 19	5 2 juin....	6 19	Passer, à hélice, St. George, N.-B.
Fred. Clinch	Musquash, N.-B.....	J. R. Ruel.....	3 do	13	5	0 91	5 3 do	5 91	Remorq. à hél., riv. Musquash, N.-B.
City of Fredericton.....	Frédéricton, N.-B.....	A. F. Street.....	8 do	252	196	17 64	8 7 do	25 64	A aubes, passagers, rivière St. Jean (en haut.)
Steam Scow	Halifax, N.-E.....	Wm. Ross	14 do	21	16	1 47	5 14 do	6 47	A hélice, fret, bac à vapeur, Halifax, N.S.
Water Boat.....	do	do	14 do	6	6	0 42	5 14 do	5 42	Bateau à hélice, do
Earl Dufferin	St. Jean, N.-B.....	J. R. Ruel.....	17 do	170	77	11 90	8 30 do	19 90	A hélice, passagers, baie de Fundy, N.-B.
St. Patrick.....	Chatham, N.-B.....	D. Ferguson.....	20 do	52	13	3 64	5 21 do	8 64	Remorq., à hélice, Chatham, N.-B.
Laddie	do	do	20 do	42	42	2 94	5 21 do	7 94	do do
Teaser	do	do	21 do	42	24	2 94	5 21 do	7 94	Passer, à aubes, do
Relief	do	do	21 do	76	59	5 32	5 20 do	10 32	Remorqueur, à hélice, do

NÉVIERES A VAPEUR inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1876—Provinces Maritimes—Suite.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraire d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
Sultan	Newcastle, N.-B.....	R. B. Haddow	22 juin.....	50	15	3 50	5 22	juin.....	8 50	Remorq., à hélice, Newcastle, N.-B.
Lady Dufferin	do	do	22 do	47	28	3 29	5 21	do	8 29	Passer, à aubes, do
Andover	do	do	23 do	185	139	12 95	8 22	do	20 95	A aubes, passagers, riv. Miramichi.
East Riding	Dalhousie, N.-B.....	Wm. Montgomery..	24 do	85	45	5 95	5 23	do	10 95	Remorq., à aubes, Dalhousie, N.-B.
Gipsy	Bathurst, N.-B.....	F. Gallaher	24 do	53	22	3 71	5 24	do	8 71	do Bathurst, N.-B.
Derby	Newcastle, N.-B.....	R. B. Haddow	26 do	7	5	0 49	5 26	do	5 49	Yacht, à hélice, Newcastle, N.-B.
Perit	Halifax, N.-E.....	Wm. Ross	28 do	438	471	44 66	8 28	do	52 66	do fret et passagers, N.-E.
Whisper	do	do	29 do	10	8	0 77	5 29	do	5 77	do Halifax, N.-E.
Svea	do	do	29 do	8	2	0 63	5 29	do	5 63	do do
Fawn	St. Jean, N.-B.....	J. R. Ruel	3 juillet..	621	426	43 47	8 3	juillet..	51 47	Passagers, à aubes, rivière St. Jean, N.-B.
Derigo	do	do	6 do	57	21	3 99	5 30	juin.....	8 99	Remorq., à hélice, do
Enterprise	do	do	10 do	72	72	5 04	5 19	juillet..	10 04	Pass., à aubes, Millidgeville, N.-B.
Neptune	do	do	11 do	52	19	3 64	5 11	do	8 64	Remorq., à hélice, St. Jean, N.-B.
Glendon	Halifax, N.-B.....	Wm. Ross	18 do .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Steamer fédéral, à hélice, bateau pour le service des bouées, Halifax, N.-E.
Winnie	do	do	18 do	2	1	0 21	5 25	juillet..	5 21	Yacht, à hélice, Halifax, N.-E.
Lion	Pictou, N.-E.....	D. McDonald	19 do	20	20	1 40	5 15	do	6 40	do passeur, Ile du P.-Edouard...

Princess of Wales.....	Charlottetown, I. D. Currie.....	29 do	935	630	65 45	8 131	do	73 45	Aubes, passagers, I.P.E., N.E. et N.B.
Hy. Aitkins.....	do	do	38	26	2 66	5 31	do	7 66	Remorq., à hélice, Charlottetown, I.P.E.
Heather Belle.....	do	do	184	95	12 95	8 31	do	20 95	Aubes, passa., sur les côtes, I.P.E.
Winnie	do	do	12	9	0 84	5 31	do	5 84	Remorq., à hélice, Charlottetown, I.P.E.
Southport	do	do	239	186	16 73	8 31	do	24 73	A aubes, passeur, I.P.E.
Elfin.....	do	do	122	34	8 54	8 31	do	16 54	do do
Frank	Summerside, I.P.E. C. W. Strong.....	3 do	96	30	6 72	5 1er août...		11 72	do do Summerside, I. P.-Edouard.
J. C. Vail.....	St. Jean, N.B. J. R. Ruel.....	7 do	28	14	1 96	5 25	do	6 96	do do Pointe Gondola, I.P.E.
New Era.....	Newcastle..... R. B. Haddow	9 do	54	43	3 78	5 21 juin....		8 78	do do Newcastle, N.B.
St. Lawrence	Shédiac, N.B. D. Currie.....	10 do	845	675	59 15	8 31 juillet..		67 15	Aubes, passagers, I.P.E, N.E. et N.B.
Gladiator	Richibouctou, N.B. H. Livingston ..	12 do	70	36	4 90	5 14 août....		9 90	Remorq., à hél., Richibouctou, N.B.
Speck	St. Jean, N.B. J. R. Ruel ..	15 do	36	8	2 52	5 14 do		7 52	do St. Jean, N.B.
Robert Burns	Halifax, N.E. Wm. Ross	18 do	89	84	6 23	5 12 do		11 23	Bac à vapeur, à hélice, Halifax, N.E.
Lizzie	do	do	10	8	0 70	5 20 juillet..		5 70	Yacht do do
Delta.....	do	do	643	428	45 01	8 19 août....		53 01	A hélice, passagers, Halifax aux Antilles.
Edgar Stuart	do	do	246	183	17 22	8 22 do		25 22	do sur les côtes, N.-E.
Captain	St. Jean, N.B. J. R. Ruel	25 do	68	21	4 76	5 12 avril....		9 76	Remorq., à hélice, St. Jean, N.B.
Hercules	do	do	87	23	6 09	5 12 do		11 09	do do
Effort.....	do	do	23	19	1 61	5 30 sept....		6 61	Yacht à vap., à hél., St. Jean, N.B.
Gipsy	Pictou, N.E. D. McDonald	5 do	16	11	1 12	5 7 août.....		6 12	do Pictou, N.E.
Alpha	do	do	36	25	2 59	5 10 juillet..		7 59	Remorq., à hélice, Pictou, N.E.
Dragon	do	do	136	952	8 7 août....			17 52	do do aubes do

NAVIRES à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1876—Provinces Maritimes.—*Suite.*

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percep- teur.	Date de l'inspec- tion.	Tonnage brut.	Tonnage entre- pôts.	Droits de ton- nage.	Honoraire d'ins- pection.	Date du paie- ment.	Totaux.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
Western Extension	St. Jean, N.B.	J. R. Ruel	16 sept.	424	424	29 68	8	29 sept.	37 68	A hélice, passeur, St. Jean, N.B.
Albert	Pictou, N.E.	D. McDonald	20 do	174	87	12 18	8	7 do	20 18	A hélice, passagers, Pictou aux Îles de la Madeleine.
Lady of the Lake	Sydney, C.B.	C. E. Leonard	22 do	61	32	4 27	5	22 do	9 27	A aubes, passeur, Sydney, C.B.
Unicorn	do	do	22 do	46	20	3 22	5	22 do	8 22	Remorq., à hélice, Sydney, C.B.
Annie	do	do	23 do	13	8	0 91	5	23 do	5 91	Yacht à vapeur, do
D. P. Ingraham	Baie des Vaches, C.B.	Wm. Bowen	25 do	140	84	9 80	8	25 do	17 80	Remorq., à hélice, Baie des Vaches, C.B.
L. Boyer	New Caledonia, C.B.	do	26 do	56	56	3 92	5	26 do	8 92	do New Caledonia, C.B.
C. M. Cates	Petite Baie des Glaces, C.B.	C. H. Rigby	26 do	46	42	3 22	5	25 do	8 22	do Petite Baie des Glaces, C.B.
Dolphin	Lingan, C.B.	R. Laffin	26 do	72	45	5 04	5	25 do	10 04	Remorq., à aubes, Lingan, C.B.
Richmond	Grandique, C.B.	J. Flynn	27 do	44	44	3 08	5	28 do	8 08	A aubes, passeur, Passage de Len- nox, C.B.
Neptune	Sydney, C.B.	C. E. Leonard	28 do	138	72	9 66	8	27 do	17 66	Aubes, pass., lac Bras d'Or, C.B.
Mic Mac	Halifax, N.E.	Wm. Ross	5 oct.	150	150	10 50	8	30 do	18 50	Passeur, Halifax, N.E.
Sir C. Ogle	do	do	5 do	126	126	8 82	8	30 do	16 82	do do
Chebucto	do	do	6 do	108	108	7 56	8	6 oct.	15 56	do do
A. C. Whitney	do	do	6 do	60	60	4 20	5	3 do	9 20	Remorq., à hélice, Halifax, N.E.

		Frédéricton, N.B.	A. F. Street.....	11	do	25	25	1 75	5 26	sept.	6 75	Passer, à aubes, Frédéricton, N.B.
Marysville.....	do	.....	do	11	do	49	49	3 43	5 5	oct.	8 43	do
Forty-Second	do	.....	do	12	do	18	18	1 26	5 26	sept.	6 26	do
New Dominion.....	do	.....	do	12	do	46	46	3 22	5 13	oct.	8 22	Remorqueur, à aubes
Xyphias.....	do	.....	do	13	do	49	49	3 43	5 13	do	8 43	do
Bismarck.....	do	.....	do	4	nov.	294	98	20 58	8 22	nov.	28 58	Passer, à aubes, St. Jean, N.B.
Onangondy.....	do	.....	do	7	do	481	285	33 67	8 3	do	41 67	A hélice, pass., Baie de Fundy, N.B.
Scud.....	do	.....	do	10	do	361	130	25 27	8 10	do	33 27	do
Geo. Shattuck.....	do	.....	do	16	do	42	42	2 94	5 16	do	7 94	Rm., à hél., rivière La Have, N.-E.
La Have	do	.....	do	17	do	47	8	3 29	5 17	do	8 29	do
Daisy.....	do	.....	do	28	do	156	82	10 92	8 31	août.	18 92	A hélice, pass., St. Etienne à Pile Grand Manan, N.B.
Wm. Shroud.....	do	.....	do	30	do	67	54	4 69	5 21	sept.	9 69	Remor., à hélice, St. Jean, N.B.
Geo. D. Hunter.....	do	.....	do	non insp.	do	366	257	non p'd.	.....	.....	.....	A aubes, pass., non employé.
Olive	do	.....	do	do	do	60	28	do	.....	.....	.....	Remorq., à hélice, Pictou
Tiger	do	.....	do	do	do	64	23	do	.....	.....	.....	do
Xanthus.....	do	.....	do	do	do	64	23	do	.....	.....	.....	do
108 vapeurs.			Total.....			17281	10943	1129 96	622		1751 96	

WM. M. SMITH,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Division des Provinces Maritimes.

NAVIRE à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1876.—*Suite.*
DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.		Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						\$	cts.				
Etta White.....	Victoria, B.C.....	Wymond Hamley..	12 fév..	97	82	6 86	5 17	5 17	fév..	11 86	Remorq., à hél., sur Burrard Inlet.
Emma.....	do	do ..	3 mars.	35	25	2 45	5 6	5 6	mars..	7 45	Remorqueur, fret, à hélice.
Grappier	do	do ..	16 do	185	128	13 02	8 18	8 18	do	21 02	do do
Reliance	do	do ..	31 do	219	121	15 35	8 6	8 6	avril..	23 35	Roue à l'arrière, passagers et fret, sur la rivière Fraser.
Cariboo Fly.....	do	do ..	21 avril.	301	231	21 14	8 29	8 29	do	29 14	A aubes, passagers et fret.
Royal City.....	New Westminster..	Wm. Henry Lowe..	26 do	438	322	31 73	8 29	8 29	do	39 73	Roue à l'arrière, passagers et fret, sur la rivière Fraser.
Gertrude.....	Victoria, B.C.....	Wymond Hamley...	26 do	301	178	21 14	8 29	8 29	do	29 14	Roue à l'arrière, passagers et fret, sur la rivière Stickeen.
Isabel	do	do ..	16 mai..	407	300	28 52	8 17	8 17	mai..	36 52	A aubes, passagers et fret.
Leonora	Burrard Inlet	George Clarkson...	20 do	33	18	2 31	5 25	5 25	do	7 31	Passeur, à hél. sur Burrard Inlet.
Glenora	Rivière Stickeen...	Alex. Hunter	5 juin..	193	149	13 58	8 27	8 27	juin...	21 58	Roue à l'arrière, passagers et fret, sur la rivière Stickeen.
Otter.....	Victoria, B.C.....	Wymond Hamley..	13 juillet.	289	219	20 23	8 19	8 19	juillet	28 23	A hélice, passagers et fret.
Victoria.....	Queanelle	do ..	11 août..	364	282	25 55	8 20	8 20	août..	33 55	Roue à l'arrière, passagers et fret, sur la rivière Fraser.
Lily.....	Burrard Inlet.....	George Clarkson...	14 sept.	9	4	0 63	5 18	5 18	sept.	5 63	Passeur, à hélice, Burrard Inlet.
Union	do	do ..	14 do	39	25	2 73	5 18	5 18	do	7 73	Remorqueur, à aubes, do

Maggie.....	do	do	14	71	49	5 04	5 18	do	10 04	do	do
Enterprise.....	Victoria, C.-B.....	Wymond Hamley..	18	542	442	37 98	8 19	do	45 98	A aubes, passagers et fret.	do
Marten.....	Kamloops	do	5 octobre	375	282	26 32	8 16	oct.	34 32	Roue à l'arrière, passagers et fret, sur le lac Kamloops.	do
Kamloops	do	do	6	21	11	1 47	5 16	do	6 47	A aubes, fret, do	do
Beaver	Victoria, C.-B.....	do	10 nov.	159	109	11 13	8 13	nov.	19 13	do remorqueur.	do
Ada.....	New Westminster..	Wm. Henry Lowe..	24	71	56	5 00	5 1er	déc.	10 00	do remorqueur et fret.	do
Maude.....	Victoria, C.-B.....	Wymond Hamley..	.....	213	156	.....	.....	.....	.....	do passagers et fret (sur le chantier pour réparations à Victoria, C.-B)	do
Gem	Rivière Stickeen...	Alex. Hunter.....	.....	60	27	.....	.....	.....	.....	Roue à l'arrière, sur le chantier à la rivière Stickeen.	do
Leviathan	Victoria, C.-B.....	Wymond Hamley..	.....	28	19	.....	.....	.....	.....	Remorqueur, à hélice, sur le chantier à Victoria, C.-B.	do
				4458	3242	298 18	136		428 18		

THOMAS WESTGARTH,

Inspecteur de bateaux à vapeur.

ÉTAT numérique des navires à vapeur ajoutés à la marine du Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1876; indiquant la classe et la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage effectif et enregistré; les lieux où ils ont été construits, et à quoi ils sont employés.

ONTARIO-OUEST, DISTRICTS DE HURON ET SUPÉRIEUR.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Lieu et année de sa construction.	Où et à quoi il est employé.
C. J. G. Munro	17-87	A hélice.....	Bois.....	43	31	Thorold, 1876	Canal Welland, remorqueur.
H. Neelon	31-02	do	do	64-82	47-14	Port Dalhousie, 1876.....	Hayre du Port Dalhousie et lac Ontario, remorqueur.
Comet	3-54	do	do	14	10	Chatham, 1876.....	Rivière Thames et baie Mitchell, passagers et remorqueur.
Empress of India	47-27	A aubes.....	do	462-11	319-18	Mill Point, 1876.....	Toronto, Humber et Oakville, passagers.
Albion	64-08	A hélice.....	do	297	250	Port Dalhousie, 1876	Port Dalhousie et Québec, bois de cons., fret.
Marv Beck.....	6	do	do	22	15	Pénétancouchine, 1876	Baie Nataswasaga, billots de sciage, remorq.
Dufferin	8-07	do	do	20-27	14-03	Buffalo, 1876.....	Canal Welland, dragueur, remorqueur.
Five Brothers.....	4-86	do	do	10-57	7-02	Port Robinson, 1876.....	do do
Mystic	32-16	do	do	51	37	Buffalo, 1857.....	Entre les lacs Érié et Huron, remorqueur.
D. E. McFarland.....	11-35	do	do	22	16	do 1875	Canal Welland, dragueur, remorqueur.
Jessie L. McEdward.....	4-68	do	do	22-13	19-87	Ste. Catherine, 1876.	Canal Welland, passagers.
Coboconk	19	A aubes.....	do	45	45	Fenelon Falls.....	Lacs Cameron et Balsam, fret et passagers.

2	A hélice.....	do ..	15	7	Collingwood ..	Bateau de pêche, Mesford, baie Georgienne.
6	do	do ..	14	11	Buffalo, 1867.....	Remorqueur, havre de Toronto, dragage.
9-18	do ..	do ..	54	43	Bruce Mines	Bateau de pêche, Bruce Mines.
4	do	do ..	Non enregistré.		Buffalo, 1874.....	do Sault Ste. Marie.
			1156-90	872-84		
271-18	Totals.....					

W. J. MENEILLEY,
Inspecteur de bateaux à vapeur pour Ontario-Ouest.

ETAT numérique des navires à vapeur ajoutés à la marine du Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1876 ; indiquant la classe et la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer ; leur tonnage effectif et enregistré ; les lieux où ils ont été construits, et à quoi ils sont employés.

DISTRICT D'ONTARIO-EST.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi il est employé.
Armenia.....	20	A hélice.....	En bois.	110	84	Pictou	A hélice, vapeur à passagers, baie de Quinté.
Eureka.....	9	do	do ..	58	44	Buffalo, N.Y.....	do remorqueur, fleuve St. Laurent.
Golden Eye	22	A aubes	do ..	62	25	Peterborough.....	do passagers, rivière Otonabee et lac [Rice.
Clara Louise.....	9	A hélice.....	do ..	20	13	Gananoque.....	do do fleuve St. Laurent.
Maggie Sommerville.....	2	do	do ..	13	9	Cobourg	do do lac Rice.
Peterson's Ferry.....	4	Roue à l'arrière	do ..	9	9	Napanee.....	Roue à l'arrière, passeur, baie de Quinté
Traveller	50	A aubes	do ..	208	58	Ile du Jardin.....	A aubes, remorqueur, lac et rivière Ontario.
Tolford.....	1	A aubes	do ..	3	3	Brockville	A hélice, passager, fleuve St. Laurent.
Tiger	1	do	do ..	3	3	Toronto.....	do do lacs Clear et Stony.
Witch of the Wave	3	do	do ..	8	6	Carleton Place.....	do do lac Mississipi.
	121			494	254		

JOSEPH TAYLOR,

Inspecteur de bateaux à vapeur, division d'Ontario-Est.

ÉTAT numérique des navires à vapeur ajoutés à la marine du Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1876 ; indiquant la classe et la force de leurs machines ; s'ils sont de bois ou de fer ; leur tonnage effectif et enregistré ; les lieux où ils ont été construits, et à quoi ils sont employés.

DISTRICT DE MONTRÉAL.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	à OÙ et à quoi il est employé.
Rimouski	40	A hélice.....	En bois..	Pas mesuré.		Montréal	A hélice, transportant les malles et passagers du quai de Rimouski au paquebot de la malle dans le fleuve.
St. James	30	do	do ..	91	54	do	A hélice, serv. des comm du havre de Montréal.
Philip Becker.....	25	do	do ..	28	19	Buffalo	do améliorations du canal Lachine.
Mattawa	15	do	do ..	22	15	Portsmouth	do passagers, Deux-Rivières et Mattawa.
Empress.....	40	A aubes	do ..	188	.....	Pembroke	A aubes, Bryson et Chapeau.
Charles M. Riter	25	A hélice.....	do ..	35	24	Buffalo	A hélice, améliorations du canal Lachine.
John Heney	10	do	do ..	19	13	Ottawa	do touage, Montréal et Ottawa.
John Hickler	20	do	do ..	31	25	Buffalo.....	do améliorations du canal Lachine.
A. O. Thayer	15	do	do ..	19	12	do	do do do
Canada	10	Roue centrale.....	do ..	38	25	Charlemagne.....	Roue centrale, passeur, Bout de L'île.
	230			471	187		

JOHN BURGESS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

ÉTAT numérique des navires à vapeur ajoutés à la marine du Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1876 ; indiquant la classe et la force de leurs machines ; s'ils sont de bois ou de fer ; leur tonnage effectif et enregistré ; les lieux où ils ont été construits, et à quoi ils sont employés.

DISTRICT DES TROIS-RIVIÈRES.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi il est employé.
Quaker City	58.56	Remorqueur	En bois.	139	83	Philadelphie	A hélice, remorq., Montréal et Chambly.

XAVIER BÉFORT,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

ÉTAT numérique des navires à vapeur ajoutés à la marine du Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1876 ; indiquant la classe et la force de leurs machines ; s'ils sont de bois ou de fer ; leur tonnage effectif et enregistré ; les lieux où ils ont été construits, et à quoi ils sont employés.

DISTRICT DE QUÉBEC.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Lieu et année de sa construction.	Où et à quoi il est employé.
Merrimac	37	A hélice.....	Bois.....	86	26	Québec, 1876	Remorqueur du havre de Québec.
Norwegian	26	do	do ...	131	41	do	Touage entre Montréal et le golfe.
Patrick Murphy.....	4	do	do ...	10	4	do	Touage du havre de Québec.
Ruby	Pas de rapport	do .....	.....	5	4	do	Havre de Québec.
				232	75		

JOS. SAMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

ÉTAT numérique des navires à vapeur ajoutés à la marine du Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1876, indiquant la classe et la force de leurs machines ; s'ils sont de bois ou de fer ; leur tonnage effectif et enregistré ; les lieux où ils ont été construits, et à quoi ils sont employés.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Lieu de sa construction.	Où et à quoi il est employé.
Admiral.....	Remorqueur ...	Bois.....	158	99	St. Jean, N.B.....	Bateau remor., à aubes, rivière St. Jean, N.B.
Gipsy	do	do ..	53	22	Bathurst, N.B.....	do do Bathurst, N.B.
Perit	Passagers	do ..	638	471	Norwich, E.U.....	A hélice, fret et passagers, Halifax, N.E.
Whisper	do	do ..	10	8	Halifax, N.E.....	do yacht à vapeur, Halifax, N.E.
Lion	do	do ..	20	20	Pictou, N.E.....	do passeur, Ile du Prince-Edouard.
Winnie	do	do ..	2	1	Halifax, N.E.....	do yacht à vapeur, Halifax, N.E.
Lizzie	do	do ..	10	8	do	do do do
Derby.....	do	do ..	7	5	Chatham, N.B.....	A aubes do Newcastle, N.B.
8 vapeurs.				898	634		

WM. M. SMITH,

Inspecteur de bateaux à vapeur, division des provinces maritimes.

ETAT numérique des navires à vapeur ajoutés à la marine du Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1876 ; indiquant la classe et la force de leurs machines ; s'ils sont de bois ou de fer ; leur tonnage effectif et enregistré ; les lieux où ils ont été construits ; et à quoi ils sont employés.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom du navire.	Force en chevaux.	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Lieu de sa construction.	Où et à quoi il est employé.
Reliance	55.2	Roue à l'arrière.....	Bois	219 31	121.06	Victoria, C.-B.....	Entre New Westminster et Yale, passagers et fret.
Leonora	7.0	A hélice.....	do	33.00	18 00	Burrard Inlet	Burrard Inlet, bateau-passeur.
	62.2			252.31	139.06		

THOS. WESTGARTH,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Colombie-Britannique.

ÉTAT numérique des navires à vapeur perdus, désarmés ou condamnés comme impropres au service en Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1876; leur classe et force motrice; s'ils sont de bois ou de fer; leur tonnage brut et enregistré, les lieux où ils ont été construits et à quoi ils sont employés.

ONTARIO-OUEST, DISTRICTS HURON ET SUPÉRIEUR.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Lieu et année de sa construction.	Où et à quoi employé.
Union	136-16	A aubes	Bois.....	1190-00	999-00	Windsor, Ont, 1856.....	Passeur pour chemin de fer G. O., à Sarnia.
St. Clair	6-36	A hélice	do ..	36-43	15-91	Algonac, E.-U., 1868	Canal Welland, remorqueur, dragueur.
Maid of Midland.....	1-06	do	do ..	11-00	11-00	Oakville, 1867	Coldwater et Pénétancouchine, passagers.
Herald	10-00	do	do ..	102-61	84-28	Détroit, E.-U., 1870	Port Stanley, charbon, fret.
Fanny Fern	6-30	do	do ..	7-00	7-00	Port Robinson, 1865.....	Baie de Pénétancouchine, remorqueur.
Champion.....	10-02	do	do ..	51-00	34-00	Lac Seneca, 1867.....	Rivière Détroit, passagers et fret.
Jennie Griffen.....	17-97	do	do ..	27-00	17-00	Buffalo, 1865.....	Canal Welland, remorqueur.
George Watson.....	19-08	do	do ..	28-29	13-22	do 1868.....	De Toronto à Sydney, C.-B., remorqueur.
Bruno	58-66	do	do ..	359-00	236-00	Montréal, 1863.....	Montréal et Chicago, fret.
	265-60			1812-33	1417-41		

W. J. MENEILLEY,

Inspecteur de bateaux à vapeur, Ontario-Ouest.

ÉTAT numérique des navires à vapeur perdus, désarmés ou condamnés comme impropres au service en Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1876; leur classe et force motrice; s'ils sont de bois ou de fer; leur tonnage brut et enregistré; les lieux où ils ont été construits et à quoi ils sont employés.

DISTRICT D'ONTARIO-EST.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi il est employé.
America	70	A aubes	De bois..	221	109	Niagara	A aubes, remorqueur, lac Lachine.
Olyde	21	do	do ..	62	44	Bewdley	do fret, lac Rice.
William	128	do	do ..	267	109	Ile du Jardin	do remorqueur, lac Lachine.

JOSEPH TAYLOR,

Inspecteur de bateaux à vapeur, division d'Ontario-Est.

ÉTAT numérique des navires à vapeur perdus, désarmés ou condamnés comme impropres au service en Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1876 ; leur classe et force motrice ; s'ils sont de bois ou de fer ; leur tonnage brut et enregistré ; les lieux où ils ont été construits, et à quoi ils sont employés.

DISTRICT DE MONTREAL.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi il est employé.
Oregon.....	40	A aubes.....	En fer..	75	50	Pointe de Sable.....	A aubes, tonage, lac Chatte.
Snow Bird	40	do	En bois..	62	45	do	do do do
Dell.....	10	A hélice	do ..	9	4	Waddington	A hélice, do canal Rideau.
	90			146	99		

JOHN BURGESS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

DISTRICT DES TROIS-RIVIÈRES.

Nil.

XAVIER BÉFORT,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

ÉTAT numérique des navires à vapeur perdus, désarmés ou condamnés comme impropres au service en Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1876; leur classe et la force motrice; s'ils sont de bois ou de fer; leur tonnage brut et enregistré; les lieux où ils ont été construits, et à quoi ils sont employés.

DISTRICT DE QUEBEC.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De fer ou de bois.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Lieu et année de sa construction.	Où et à quoi il est employé.
Banshee	90	A aubes.....	En bois.	294	108	Portsmouth, 1855	Touage, entre Montréal et Québec.
North	30	do	do ..	258	163	Lévis, 1874	Passer entre Lévis et Québec.
Notre Dame de la Victoire..	20	do	do ..	135	66	do 1862	do
New Dominion.....	37	Propulseur, à hélice.	do ..	37	26	Cleveland, E.-U., 1863	Remorqueur, havre de Québec.
Rescue	66	do	do ..	350	248	Buffalo, E.-U., 1855	Touage, entre Montréal et Québec.
Voyageur	48	A aubes.....	do ..	137	17	Montréal, 1854.....	do
	291			1211	628		

JOS. SAMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

ÉTAT numérique des navires à vapeur perdus, désarmés ou condamnés comme impropres au service en Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1876 ; leur classe et force motrice ; s'ils sont de bois ou de fer ; leur tonnage brut et enregistré ; les lieux où ils ont été construits, et à quoi ils sont employés.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De fer ou de bois.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Lieu et année de sa construction.	Où et à quoi il est employé.
Mayflower.....	60.0	A aubes, passagers...	En fer...	136	136	Angleterre, G. B.	Condamné à Halifax, N.-E., impropre pour le service.
Ida Whittier.....	80.0	Roue à l'ar., pass....	En bois.	250	207	St. Jean, N.-B.	do Frédérickton, N.-B. do
Highlander.....	50.0	do ...	do ...	180	184	do	do do do
H. J. Plummer.....	1.0	A hélice, passagers...	do ...	5	5	Portland, E.-U.	do Halifax, N.-E. do
4 steamers.	191.0			575	532		

WM. M. SMITH,

Inspecteur de bateaux à vapeur, division des provinces maritimes.

ÉTAT numérique des navires à vapeur perdus, désarmés ou condamnés comme impropres au service en Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1876 ; leur classe et force motrice ; s'ils sont de bois ou de fer ; leur tonnage brut et enregistré ; les lieux où ils ont été construits, et à quoi ils sont employés.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De fer ou de bois.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi il est employé.
Onward	55.2	Roue à l'arrière.....	En bois.	283.23	220.11	Victoria, C. B.....	Condamné à New Westminster et le mécanisme enlevé.
Chinaman	4.0	A hélice.....	do ..	15.00	11.25	Chine	Condamné à Burrard Inlet et le mécanisme enlevé.
	59.2			298.23	231.36		

THOS. WESTGARTH,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Colombie-Britannique.

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur pendant l'année expirée le 31 décembre 1876 ; leur classe et lieu de résidence, l'année de leur premier examen et nombre de renouvellements, le nom du bateau à vapeur sur lequel ils ont servi en dernier lieu, la date de leur certificat, et le montant des honoraires.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Résidence.	Nom du bat. à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire.
Alice, George.....	L	.....	.....	.....	.....	1876	1	1876.	Newbery	Joe Knight	Risley	1876. 1er août....	\$ cts. 5 00
Avis, Joseph.....	.....	3	1877	1	.....	.....	.....	Nov..	Sarnia	Manitoba	Par le bureau.....	1877. 1er janvier.	5 00
Alexander, James	2	.....	1865	1	11	.....	.....	Déc.	St. Louis	Pictou	do	do	1 00
Allen, James .....	.....	2	1870	1	7	.....	.....	do	Ile du Jardin	Bay of Quinte	do	do	1 00
Annet, John .....	.....	1	1875	2	1	1874	1	do	Gananoque	Norman	do	do	1 00
Armstrong, John .....	.....	2	1876	2	.....	.....	.....	do	Morrisburg	Eureka	do	do	5 00
Arnold, John .....	.....	1	1870	2	6	.....	.....	do	Kingston	Rochester	do	do	1 00
Arpin, Louis, père.....	2	.....	1860	1	17	.....	.....	Oct.	Montréal	Ste. Helen	do	do	1 00
Arpin, Louis, fils.....	2	.....	1868	3	7	.....	.....	do	do	Carillon	do	do	1 00
Anderson, Henry .....	.....	1	1876	1	1	1875	1	do	do	Elfin	do	do	1 00
Arcand, John	3	.....	1869	3	6	.....	.....	do	Sorel	Rivière du Loup...	do	do	1 00
Allard, François	3	.....	1870	4	3	.....	.....	do	do	Champion	do	do	1 00
Auger, Nemissé .....	.....	2	1873	2	3	.....	.....	do	do	Nil	do	do	1 00
Armstrong, John	L	.....	1875	1	.....	1876	1	Août....	Morrisburg	Eureka	Taylor	1876. 1er août....	5 00

Arpin, Louis, père.....	2	.....	1860	1	16	.....	Jan.	Montréal	Ste. Helen.....	Par le bureau.....	1er janvier.....	1 00
Andrew, James	L	.....	.....	.....	.....	1876	1	Juin	Bathurst, N.B.	Smith	1er juillet	5 00
Allen, Harrison	L	.....	1871	1	5	1876	1	Mai	St. Jean, N. B.....	do	25 avril	5 00
Atkins, William .....	.....	1	1872	1	4	1871	1	Juil.	Annapolis, N.E.	Par le bureau.....	1er janvier.....	1 00
Alexander, N. S.....	3	.....	1876	1	1	.....	.....	Oct.....	Halifax, N.E.....	do	1877. 1er janvier..	1 00
Allan, Bradford .....	.....	2	1873	1	3	.....	.....	do	St. Jean, N.B.....	do	do	1 00
Allan, Geo. W. ....	.....	1	1871	1	6	.....	.....	do	Yarmouth	do	do	1 00
Allan, A. B. ....	.....	1	1869	1	7	.....	.....	do	Chatham	do	do	1 00
Allan, Harman.....	.....	1	1870	2	5	1876	1	do	St. Jean, N.B.....	do	do	5 00
Andrews, James .....	.....	1	1877	1	.....	1876	1	do	Bathurst, N.B.....	do	do	5 00
Andrews, Alexander ..	.....	1	1875	3	.....	.....	.....	do	St. Jean, N.B.....	do	do	5 00
Anderson, John.....	3	.....	1869	2	7	.....	.....	do	Pictou, N.E.....	do	do	1 00
Atherton, S. C.....	.....	1	1872	2	3	.....	.....	do	Frédéricton	do	do	1 00
Atkinson, William .....	.....	1	1869	1	8	.....	.....	do	do	do	do	1 00
Auger, Ed. ....	.....	1	1868	3	7	.....	.....	Octobre	Lévis	do	do	1 00
Audette, Pierre	3	.....	1870	1	17	.....	.....	do	Québec.....	do	do	1 00
Aubin, Michel.....	2	.....	1860	1	17	.....	.....	do	St. Nicholas	do	do	1 00
Abbs, George	3	.....	1877	1	.....	.....	.....	do	Nottawa	do	do	5 00
Adams, C. S.....	3	.....	1877	1	.....	.....	.....	do	Dunville	do	do	5 00
Aston, J. Wittmore .....	.....	3	1877	1	.....	.....	.....	do	Allandale	do	do	5 00
Anderson, Dugald .....	.....	1	1874	3	1	.....	.....	do	Waubushere	do	do	1 00
Bartliff, Henry	3	.....	1867	1	9	.....	.....	Avril ...	Chatham	do	1876. 1er janvier.....	1 00
Batchelor, William.....	L	.....	1866	2	9	1876	1	Juin	do	Risley	16 juin	5 00
Bassett, Frank .....	.....	2	1875	1	1	1874	1	Fév.	Wallaceburg	Par le bureau.....	1er janvier.....	1 00

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur pendant l'année expirée le 31 déc. 1876.—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre d'examens par le bureau.	No. de renouvellements.	Date du premier examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire.
Beane, George	2	.....	1867	1	9	.....	.....	1876.	Windsor	Nil	Par le bureau.....	1er janvier.. 1876.	1 00
Black, David A.....	.....	2	1874	2	1	.....	.....	Fév.	Goderich	Tecumseh	do	do	1 00
Bassett, Frank	L	.....	1875	1	1	1874	2	Juin	Chatham	Manitoba ..	Risley	16 juin	5 00
Boswell, Henry T.	L	.....	1865	1	.....	1876	1	Août....	Lakefield	Golden Eye	Taylor	1er août.....	5 00
Boswell, Walter F.....	L	.....	.....	.....	.....	1876	1	do ..	do	do	do	do	5 00
Birch, Thomas .....	.....	3	1875	1	1	.....	.....	Jan.....	Delta	Prussia	Par le bureau.....	1er janvier.. 1876.	1 00
Brackenbury, T. C.	L	.....	1875	1	1	1874	2	Août....	Prescott	J. T. McEdward ..	Risley	15 août.....	5 00
Bramed, Henry	3	.....	1861	1	15	.....	.....	Juin	Ste. Catherine.....	A. Munro	Par le bureau.....	1er janvier.. 1877.	1 00
Batchelor, William ..	.....	1	1866	3	9	1876	1	Nov.	Chatham	Alexander.....	do	1er janvier.. 1877.	5 00
Banning, S. A. ....	.....	3	1875	1	2	.....	.....	do	do	Nil	do	do	1 00
Barthliff, Henry	3	.....	1867	1	10	.....	.....	do	do	J. W. Steinhoff	do	do	1 00
Bice, James	2	.....	1869	2	7	.....	.....	do	Windsor	Michigan	do	do	1 00
Bilson, Wm.	3	.....	1872	4	2	1871	1	do	do	G. Western	do	do	5 00
Brown, Richard .....	.....	2	1877	1	.....	1876	1	do	Komoko	Wales	do	do	5 00
Burrows, Charles .....	.....	1	1873	2	3	1872	1	do	Wallaceburg	J. Hook	do	do	1 00
Blondin, Moïse	2	.....	1867	2	9	.....	.....	do	Hamilton	Lake Erie	do	do	1 00

Brown, James.....	2	1876	2	1	.....	do	.....	Canada.....	do	.....	5 00
Battelle, Fred.....	3	1876	1	1	.....	do	.....	Elevator.....	do	.....	1 00
Birch, Thomas.....	2	1875	2	13	.....	do	.....	Delta.....	do	.....	5 00
Bonar, John.....	1	1864	1	.....	.....	Déc	.....	Belleville.....	do	.....	1 00
Boswell, H. G.....	2	1876	2	.....	.....	1876	1	Peterboro'.....	do	.....	5 00
Boswell, W. F.....	2	1877	1	12	.....	1876	1	do	do	Whistle Wing.....	5 00
Bourke, Michel.....	3	1865	1	1	.....	.....	.....	Lindsay.....	do	.....	1 00
Boyd, George.....	3	1876	1	.....	.....	do	.....	Ile du Jardin.....	do	.....	1 00
Boyd, Isaac.....	2	1876	2	2	.....	do	.....	do	do	A. H. Baldwin.....	5 00
Buchanan, J. B.....	3	1874	2	1	.....	do	.....	Keene.....	do	.....	5 00
Burk, Francis.....	1	1875	2	.....	.....	1874	1	Lindsay.....	do	.....	1 00
Beaudreau, Gilbert.....	2	1877	1	2	.....	Oct	.....	Carillon.....	do	.....	5 00
Bellefeuille, Léon.....	3	1875	1	1	.....	1874	1	Pointe Claire.....	do	.....	1 00
Bothwell, Wm.....	2	1875	2	3	.....	do	.....	Valleyfield.....	do	.....	5 00
Bothwell, George.....	3	1871	4	5	.....	1870	1	Ormslow.....	do	.....	5 00
Black, Wm. A.....	2	1869	3	1	.....	1869	1	Montréal.....	do	.....	1 00
Baron, Xavier.....	2	1875	2	3	.....	do	.....	St. Antoine.....	do	.....	5 00
Bergeron, Honore.....	1	1873	2	.....	.....	1872	1	Appolinaire.....	do	.....	5 00
Belanger, Joseph.....	2	1877	1	.....	.....	1874	2	Lévis.....	do	.....	5 00
Belanger, Eugene.....	2	1876	2	2	.....	do	.....	St. Roch.....	do	.....	5 00
Bolduc, Jean Baptiste.....	3	1875	1	2	.....	do	.....	St. Raphaël.....	do	.....	1 00
Beaudoin, Luc.....	3	1875	1	.....	.....	do	.....	Lévis.....	do	.....	1 00
Bouchard, Pierre.....	2	1876	2	2	.....	do	.....	do	do	.....	5 00
Beaulieu, Xavier.....	3	1875	1	.....	.....	do	.....	Rivière Noire.....	do	.....	2 00
Burns, Walter.....	3	1877	1	.....	.....	1876	1	Québec.....	do	.....	5 00

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur pendant l'année expirée le 31 décembre 1876—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Lieu de résidence.	Nom du bat. à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire.
Baron, Odilon.....	3	1877	1	.....	.....	.....	1876. Oct	St. Antoine.....	Progress.....	Par le bureau	1877. 1er janvier.....	\$ cts. 5 00
Bolduc, Jean Baptiste.	3	.....	1869	3	6	.....	.....	do	Lévis	Powerful	do	do	1 00
Blais, Joseph.....	1	1874	3	1	1875	1	do	do	Asilda	do	do	5 00
Barr, Walter.....	2	1877	1	.....	.....	.....	do	Québec.....	Miramichi	do	do	5 00
Blanchette, D.	1	1874	3	1	.....	.....	do	Québec.....	Sensation	do	do	1 00
Bélanger, Germain.....	1	1874	3	1	.....	.....	do	do	Dolphin	do	do	5 00
Bellevive, Laurent.....	3	.....	1860	1	17	.....	.....	do	do	Providence.....	do	do	2 00
Boucher, George.....	3	1877	1	.....	.....	.....	do	St. Romuald.....	Ranger.....	do	do	5 00
Blette, Pierre	3	.....	1865	1	12	.....	.....	do	Sorel	Oygne.....	do	do	1 00
Bélaire, François.....	1	1869	1	8	.....	.....	do	do	do	do	do	1 00
Begaonette, Chas	3	1876	1	1	.....	.....	do	do	Hope	do	do	1 00
Boucher, Alex	3	1876	1	1	.....	.....	do	do	Victoria	do	do	1 00
Boudoin, Napoleon.....	2	1876	2	.....	.....	.....	do	Montréal	John Young	do	do	5 00
Boncher, Paul.....	3	1877	1	.....	.....	.....	do	Sorel.....	Chamberlain	do	do	5 00
Beaucage, Eli.....	1	1873	2	3	.....	.....	do	do	Québec.....	do	do	1 00
Brisbois, M. G	2	1875	2	1	.....	.....	do	Yamaska	Nil.....	do	do	5 00
Barbet, Narcisse.....	1	1869	3	7	.....	.....	do	Sorel.....	Nil.....	do	do	1 00

Berthraum, H.....	3	1876	1	1	1875	1	do	do	John.....	do	.....	do	.....	do	.....	do	.....	1 00
Brouillard, M.....	3	1866	1	11	.....	do	do	Newport.....	Lady of the Lake.	do	.....	do	.....	do	.....	do	.....	1 00
Barril, Leude	3	1876	1	1	.....	Oct	Sorel.....	.....	Nil.....	do	.....	do	.....	do	.....	do	.....	1 00
Barton, Wm. J.....	1	1874	3	1	.....	do	do	St. Jean, N.B.....	City of St. John...	do	.....	do	.....	do	.....	do	.....	5 00
Batt, Geo. E.....	2	1876	2	.....	.....	do	do	Ile du Prince-Ed...	.....	do	.....	do	.....	do	.....	do	.....	5 00
Bell, John	3	1869	1	7	.....	do	do	Newcastle.....	Sultan.....	do	.....	do	.....	do	.....	do	.....	1 00
Bell, David	1	1875	2	1	1874	1	do	do	New Era.....	do	.....	do	.....	do	.....	do	.....	1 00
Blundell, Wm. R.....	2	1877	1	.....	.....	do	do	Halifax, N.E.....	Nil.....	do	.....	do	.....	do	.....	do	.....	5 00
Boutiller, Thos.....	1	1875	1	2	.....	do	do	Sidney, B.C.....	Neptune.....	do	.....	do	.....	do	.....	do	.....	1 00
Boutiller, Fred.....	1	1876	1	1	.....	do	do	Halifax.....	Beta.....	do	.....	do	.....	do	.....	do	.....	1 00
Burrows, George.....	1	1873	1	4	.....	do	do	do	Goliath.....	do	.....	do	.....	do	.....	do	.....	1 00
Butler, George.....	2	1876	2	.....	.....	do	do	St. Jean.....	Scud.....	do	.....	do	.....	do	.....	do	.....	5 00
Baker, Geo. D.....	2	1875	2	1	.....	Déc	.....	D. Landing.....	Metamora.....	do	.....	do	.....	do	.....	do	.....	5 00
Blight, Richard.....	L	.....	.....	.....	1876	1	Août	Victoria, C.B.....	Grappler.....	Westgarth.....	.....	1876.	4 juillet..	.....	.....	.....	.....	5 00
Burr, Hans H.....	3	1877	1	.....	.....	Déc	.....	New Westminster..	Adda.....	Par le bureau.....	.....	1877.	1er janvier.	.....	.....	.....	.....	5 00
Blec, Wm.....	3	.....	.....	.....	1876	1	Avril	Victoria, C.B.....	Emma.....	Westgarth.....	.....	.....	1er avril...	.....	.....	.....	.....	5 00
Brown, Richard.....	3	.....	.....	.....	1876	1	Août	Komaka.....	Wales.....	Meneiley.....	.....	.....	28 avril...	.....	.....	.....	.....	5 00
Brown, James.....	3	1872	1	4	.....	Mai	.....	Niagara.....	City of Toronto...	Par le bureau.....	.....	.....	1er janvier	.....	.....	.....	.....	3 00
Bank, Erastus	3	1872	1	4	.....	Mars	.....	Toronto.....	Nil.....	do	.....	do	.....	do	.....	do	.....	1 00
Baker, Geo. D.....	3	1875	1	1	.....	do	.....	Dickinson's Land'g	Metamora.....	do	.....	do	.....	do	.....	do	.....	1 00
Banks, James D.....	3	1869	1	7	.....	Fév	.....	Toronto.....	Zealand.....	do	.....	do	.....	do	.....	do	.....	1 00
Bailey, Thos.....	2	1865	2	10	.....	do	.....	do	Nil.....	do	.....	do	.....	do	.....	do	.....	1 00
Burns, Henry.....	3	1868	1	8	.....	Jan	.....	Kingston.....	City of Kingston...	do	.....	do	.....	do	.....	do	.....	1 00

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur pendant l'année expirée le 31 décembre 1876—Suite.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre de renouvellements par le bureau.	Nombre d'examen par le bureau.	Nombre d'examen locaux.	Date de l'émission.	Résidence.	Nom du bateau à vapeur sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire.
Bellefeuille, J.....	.....	2	1871	2	4	.....	.....	1876.	Beauharnois.....	C. Anderson.....	Par le bureau.....	1876. 1er janvier.....	\$ cts. 1 00
Bellefeuille, J.....	.....	1	1871	3	4	.....	.....	Nov.....	do.....	do.....	do.....	1877. 1er janvier.....	5 00
Bellefeuille, Eli.....	L	.....	1863	2	11	1876	1	Avril.....	Montréal.....	Calabria.....	Burgess.....	1876. 1er avril.....	5 00
J. Bellais, François.....	.....	1	1870	1	6	1869	1	do.....	do.....	Ste. Catherine.....	Par le bureau.....	1er janvier.....	1 00
Bellefeuille, Eli.....	3	.....	1863	2	12	1876	1	Janvier.	do	Calabria.....	do.....	do.....	1 00
Barton, John.....	1	.....	1861	1	15	.....	.....	do.....	do	Peerless.....	do.....	do.....	1 00
Brouillard, M.....	3	.....	1866	1	10	.....	.....	Juillet.....	Newport.....	Lady of the Lake..	do.....	do.....	10 00
Brisbois, M. G.....	.....	3	1875	1	1	.....	.....	Fév.....	Pierreville.....	Nil.....	do.....	do.....	1 00
Beaudette, Navère.....	.....	2	1874	1	3	.....	.....	Déc.....	Québec.....	Nil.....	do.....	1877. 1er janvier.....	2 00
Bolduc, Honore.....	3	.....	1860	1	17	.....	.....	do.....	Levis.....	Samson.....	do.....	do.....	1 00
Belanger, Joseph.....	L	.....	.....	.....	.....	1874	2	Juillet.....	do.....	Lake.....	Samson.....	1876. 1er juillet.....	6 00
Brownrigg, John.....	.....	2	1874	2	1	.....	.....	Mars.....	Québec.....	Secret.....	Par le bureau.....	1er janvier.....	1 00
Bolduc, Honore.....	3	.....	1860	1	16	.....	.....	do.....	Lévis.....	Samson.....	do.....	do.....	1 00
Burns, Walter.....	.....	1	.....	.....	.....	1876	1	do.....	Québec.....	Hadji.....	Samson.....	31 mars.....	5 00
Barron, Xavier.....	.....	3	1875	1	1	.....	.....	Fév.....	St. Antoine.....	Heov.....	Par le bureau.....	1er janvier.....	1 00

Bampton, Wm.....	1	1865		3	10	.....	Déc	Chippawa	Minerva.....	do	1877.
Bell, James	3	1876	1	1	.....	.....	do	Ste. Catherine.....	Prussia....	do	1er janvier
Bell, William.....	2	1867	2	9	.....	.....	do	Collingwood.....	Cumberland.....	do	do
Bennett, Alfred.....	3	1874	1	3	.....	.....	do	Ste. Catherine.....	Clinton.....	do	do
Black, David A.....	1	1873	3	2	.....	.....	do	Goderich.....	Tecumseh	do	do
Black, Robert John.....	1	1873	2	3	1872	2	do	Ste. Catherine.....	Clinton	do	do
Bogardus, J. O.	1	1874	2	2	1873	1	do	Chippawa.....	Norcross.....	do	do
Breckenridge, John.....	1	1875	2	1	.....	.....	do	Collingwood.....	Waubuno	do	do
Bute, George.....	2	1874	3	.....	1875	1	do	do	Cumberland.....	do	do
Cameron, Robert.....	3	1864	1	13	.....	.....	do	Dunville.....	Wenonah.....	do	do
Camp, Robert.....	1	1876	2	.....	.....	.....	do	Port Robinson....	Alma Munro.....	do	do
Campbell, Angus.	2	1877	1	.....	.....	.....	do	Sidney, C.B.....	Lady of the Lake..	do	do
Chambers, Alfred.....	1	1873	2	3	1872	1	do	Goderich	J. H. Doyle.....	do	do
Cherry, Elbert.....	3	1865	1	12	1872	1	do	Dunville.....	R. B. Macpherson..	do	do
Chesnut, James	3	1872	4	2	1875	1	do	Ste. Catherine.....	M. R. Robertson...	do	do
Cook, William.....	1	1875	3	.....	1876	1	do	Port Colborne....	Salty Jack.....	do	do
Coons, Alfred.....	1	1872	2	4	1871	1	do	do	Neelan.....	do	do
Crossland, James.....	3	1873	3	2	1872	1	do	Collingwood.....	Metamora.....	do	do
Crossley, Levi N.....	1	1874	2	2	1876	1	do	do	F. Hotchkiss	do	do
Chapman, John.	1	1871	3	3	.....	.....	do	Dunville	W. J. Aikins.....	do	do
Cameron, Allan	2	1866	2	9	.....	.....	Fév	Midland	Nil	do	1876.
Cockburn, John.....	3	1875	1	1	.....	.....	Mars	Amherstburg.....	Transfer.....	do	do
Cook, William.....	L.	1875	2	.....	1874	2	Mai.....	Port Colborne ...	Salty Jack.....	Risley	1er mai.....

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur pendant l'année expirée le 31 déc. 1876, etc.—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Résidence.	Nom du bat. à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
Cosford, J. C.....	.....	1	1872	3	2	1871	1	1876.	Chatham.....	Enterprise.....	Par le bureau.....	1876.	\$ cts. 1 00
Cosford, J. C.....	L.	.....	1872	3	2	1871	2	do ..	do	do	Risley	1er août.....	5 00
Crosbie, Philip.....	.....	2	1873	3	1	.....	.....	Mai	Port Lambton	Windsor.....	Par le bureau.....	1er janvier	1 00
Cunningham, Wm.....	L	.....	1869	3	5	1876	1	Mai	Hamilton.....	Armenia	Risley	3 mai.....	5 00
Crossley, Levi N.	L	.....	1874	1	1	1876	1	Avril ...	Collingwood	F. Hotchkiss	do	1er avril.....	5 00
Coubrough, James.....	.....	1	1867	2	9	.....	.....	Nov.....	Rutherford	Coral	Par le bureau.....	1er janvier	5 00
do .....	.....	2	1867	1	10	.....	.....	do	do	do	do	1876.	1 00
Cockburn, John.....	3	.....	1875	1	2	1871	1	do	Amherstburg	Transfer.....	do	1er janvier	1 00
Cosford, J. C.....	3	.....	1872	4	2	1871	2	do	Dresden	Enterprise	do	do	5 00
Chater, Thos.....	.....	1	1875	2	1	1874	1	do	Walkerville.....	J. F. Noyes.. ..	do	do	1 00
Carrol, Alexander.....	.....	1	1875	2	1	.....	.....	Déc	Hamilton.....	Celtic.....	do	do	1 00
Cunningham, Wm.....	3	.....	1869	4	5	1876	1	do	do	Armenia.....	do	do	5 00
Chaffey, George.....	3	.....	1874	3	1	.....	.....	do	Portsmouth.....	Falcon.....	do	do	5 00
Couley, Peter.....	.....	2	1874	2	2	.....	.....	do	Montréal	Jessie Hall.....	do	do	6 00

Corrin, Chas.....	1	1875	2	1	.....	do	.....	Port Perry	Anglo Saxon	do	.....	do	1 00
Corrin, John	1	1872	3	3	.....	do	.....	Lindsay	Vanderbilt.....	do	.....	do	1 00
Crandell, Franklin....	3	1875	3	.....	.....	do	.....	do	Commodore	do	.....	do	5 00
Crandell, George.....	3	1860	1	17	.....	do	.....	do	Nil.....	do	.....	do	1 00
Cochran, George.....	3	1868	1	9	.....	Oet.....	.....	Montréal.....	Arctic.....	do	.....	do	1 00
Champagne, Eugene....	8	1876	2	.....	.....	do	.....	do	Derrick	do	.....	do	5 00
Gastongnay, Ernest....	2	1870	2	6	.....	do	.....	do	Elevator.....	do	.....	do	1 00
Charland, Pierre.....	1	1872	3	3	.....	do	.....	do	Mink	do	.....	do	1 00
Champagne, Ed., fils..	2	1869	2	7	.....	do	.....	do	St. Peter.....	do	.....	do	1 00
Coutu, J. B.....	3	1860	1	17	.....	do	.....	Sorel.....	Nil	do	.....	do	1 00
Chapdelaine, F.	3	1871	4	3	.....	do	.....	do	Quebec.....	do	.....	do	1 00
Charbonneau, A.....	1	1872	2	4	1871	1	.....	do	Beaver	do	.....	do	1 00
Casey, Charles.....	1	1876	2	.....	.....	do	.....	do	Dredge	do	.....	do	5 00
Charland, Herman	2	1875	2	1	.....	do	.....	St. Jean, C.R.....	Manitoba.....	do	.....	do	1 00
Coutois, John	1	1872	2	4	1871	2	.....	Sorel.....	Boston.....	do	.....	do	5 00
Champagne, Joseph....	3	1877	1	.....	.....	do	.....	Sorel.....	Nil.....	do	.....	do	5 00
Chevrier, Raphael	2	1861	1	16	.....	do	.....	do	Messenger	do	.....	do	2 00
Chapdelaine, F.....	1	1860	1	17	.....	do	.....	do	Quebec.....	do	.....	do	1 00
Clement, Maxime	1	1860	2	16	.....	do	.....	do	Champion	do	.....	do	1 00
Clement, Napoleon....	3	1876	1	1	1875	1	.....	do	Europe	do	.....	do	1 00
Charland, Victor	3	1869	4	5	.....	do	.....	St. Jean, Q.	Hercules	do	.....	do	1 00
Charland, Eugene.....	3	1876	1	1	.....	do	.....	do	do	do	.....	do	1 00
Carroll, Stephen	1	1860	1	17	.....	do	.....	Québec	Druid	do	.....	do	1 00
Couture, Louis.....	2	1876	2	.....	.....	do	.....	Lévis	do	do	.....	do	5 00
Gôté, Germain	1	1870	1	7	.....	do	.....	do	Canada	do	.....	do	1 00

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur pendant l'année expirée le 31 décembre 1876—Suite.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Résidence.	Nom du bat. à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire.
Cayen, Joseph	2	.....	1860	1	17	.....	.....	1876.	Port Neuf	Bienvenu	Par le bureau	1877.	\$ cts.
Cayen, Philippe .....	.....	3	1877	1	.....	.....	.....	do ...	do	do	do	do	1 00
Côté, Augustin	3	.....	1862	1	15	.....	.....	do ...	Ste. Appolinaire ..	James	do	do	5 00
Cayen, Joseph .....	.....	1	1872	2	4	.....	.....	do ...	Lévis	South	do	do	1 00
Costara, Emanuel .....	.....	3	1877	1	.....	.....	.....	do ...	Québec	Nil	do	do	2 00
Costin, Frédéric .....	.....	1	1875	3	.....	.....	.....	do ...	Lévis	Resolute	do	do	5 00
Couillard, Alphonse .....	.....	3	1875	1	2	.....	.....	do ...	do	Druid	do	do	5 00
Couture, Charles .....	.....	1	1875	2	1	.....	.....	do ...	St. Michel	L. N. G.	do	do	2 00
Cattellier, Pierre	3	.....	1862	1	15	.....	.....	do ...	St. Gervais	South	do	do	6 00
Côté, Alphonse .....	.....	1	1872	3	3	.....	.....	do ...	Lévis	Progress	do	do	1 00
Cain, John E. ....	.....	1	1873	1	4	.....	.....	do ...	Québec	Napoleon III.	do	do	5 00
Costin, Eugène	3	.....	1867	3	8	.....	.....	do ...	Lévis	Resolute	do	do	1 00
Carron, Ignace .....	.....	2	1874	2	1	1873	1	do ...	do	Mersey	do	do	5 00
Cayen, Napoléon .....	.....	1	1875	2	1	1874	1	do ...	Ile d'Orléans	City	do	do	1 00
Campbell, Peter .....	.....	2	1877	1	.....	.....	.....	do ...	Pictou, N.E.	Mayflower	do	do	1 00
Campbell, Mark .....	.....	2	1874	1	3	.....	.....	do ...	St. Jean, N.B.	Tiger	do	do	5 00
Campbell, J. W. ....	.....	1	1876	2	.....	.....	.....	do ...	Pictou, N.E.	Nil	do	do	1 00
												do	5 00

Carriek, John.....	2	1870	1	7	do	St. Jean, N.B.....	Sunbury.....	do	do	1 00
Chetwynd, Robt.....	.....	2	1877	1	1875	Halifax, N.E.....	Normanton.....	do	do	5 00
Christie, John.....	2	.....	1	8	.....	Frédéricton.....	Ida Whittier.....	do	do	1 00
Clark, James.....	.....	1	1873	1	4	St. Jean, N.B.....	Dragon.....	do	do	1 00
Clark, Joseph.....	.....	1	1876	1	.....	Ile du P.-Edouard.....	Enterprise.....	do	do	1 00
Goldwell, F. E.....	2	1876	1	1	.....	Wolfville.....	G. A. Good.....	do	do	1 00
Collins, Thomas.....	2	1873	1	4	.....	St. Jean, N.B.....	Nil.....	do	do	1 00
Cook, John.....	3	1875	2	1	1874	Pictou, N.B.....	Tiger.....	do	do	1 00
Cormack, John.....	1	1877	1	.....	.....	Halifax.....	Delta.....	do	do	5 00
Cossibonne, J. B.....	.....	2	1874	1	3	Frédéricton.....	Bismarck.....	do	do	1 00
Cox, C. E.....	1	1870	2	7	.....	St. Jean, N.B.....	Scud.....	do	do	1 00
Crosby, Randolph.....	.....	3	1876	2	.....	Yarmouth, N.B.....	Dominion.....	do	do	1 00
77	.....	.....	1	8	.....	Ile du P. Edouard.....	Princess of Wales.....	do	do	1 00
Cunning, J. C.....	1	1869	2	7	.....	St. Jean, N.B.....	General.....	do	do	1 00
Cumming, Chas.....	.....	3	1875	1	2	Ile du P.-Edouard.....	Frank.....	do	do	1 00
Oash, James.....	L	.....	.....	.....	1876	Victoria, B.C.....	Isabel.....	Westgarth.....	1876, 1er mai.....	5 00
Clarke, James A.....	L	.....	.....	.....	1876	Burrard Inlet.....	Green.....	do	do	5 00
Clifton, James.....	.....	3	1876	1	.....	Victoria, B.C.....	Grappier.....	Bureau.....	1er janvier.....	5 00
Cockburn, Sylvester.....	L	.....	.....	.....	1876	Thorold.....	Quickstep.....	Meneilly.....	28 août.....	5 00
Cosford, J. C.....	.....	1	1873	3	1	Mars.....	Newcastle.....	Par le bureau.....	1er janvier.....	6 00
Caulfield, Edward.....	.....	1	1873	2	3	Janvier.....	Hull.....	Dandy.....	do	5 00
Cochran, George.....	3	1866	1	10	.....	Mai.....	Montréal.....	Active.....	do	1 00
Caulfield, Edward.....	L	1873	1	3	1876	do	Hull.....	Dandy.....	27 mai.....	5 00
Contois, John.....	.....	1	1872	1	4	1871	Sorel.....	Monasett.....	Par le bureau.....	6 00
Campbell, Duncan.....	.....	3	1875	1	1	.....	Montréal.....	St. Catharines.....	1er janvier.....	1 00

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur, pendant l'année expirée le 31 décembre 1876. — Suite.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du premier examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Résidence.	Nom du bat. à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire.
Cayen, Napoleon .....	.....	1	1874	2	2	1873	1	1876. Déc.....	Ile d'Orléans	L. N. G.	Par le bureau.	1876. 1er janvier... 1877	\$ cts. 1 00
Carbonneau, Phil	2	.....	1860	2	16	.....	.....	do	Lévis	St. George	do	1er janvier... 1876.	1 00
Caron, Ignace .....	.....	2	1872	2	3	1872	1	Mars	do	Mercy	do	1er janvier... 1876.	1 00
Cayen, Joseph	2	.....	1860	1	16	.....	.....	Déc.....	Portneuf	Eclipse	do	do	1 00
Charland, Victor	3	.....	1869	4	4	.....	.....	do	St. Jean, D.	Anglesca	do	do	1 00
Côté, Alphonse .....	.....	2	1872	2	3	.....	.....	do	Lévis	Prince Edward	do	do	1 00
Carrol, Stephen	1	.....	1860	1	16	.....	.....	do	Québec	Druid	do	do	1 00
Davidson, John .....	.....	1	1873	4	1	.....	.....	do	Ste. Catherine	City of St. C.	do	do	1 00
Dawson, Joseph .....	.....	3	1876	1	1	1875	1	do	do	Zealand	do	do	1 00
Dewey, Thomas .....	.....	2	1873	2	3	.....	.....	do	do	California	do	do	1 00
Doran, William .....	.....	1	1875	2	3	.....	.....	do	do	Persia	do	do	1 00
Dowd, John R .....	.....	1	1875	2	1	1873	3	do	Welland	T. R. Sicord	do	do	5 00
Dunham, Isaac .....	.....	1	1868	1	7	.....	.....	do	Warton	O'Koura	do	do	1 00
Davidson, Wm. J	Limitée	.....	1874	2	1	1872	2	Mai	Montréal	Arctic	Samson	18 mai.....	5 00
Desgardins, Edward	Limitée	.....	.....	.....	.....	1876	1	Mars	Sorel	Lincoln	Béfort	1er avril.....	5 00
Downie, John .....	.....	2	1875	1	1	.....	.....	Février..	Silver Islet	Helen Grace	Par le bureau.	1er janvier... 1876.	1 00
Dee, John .....	.....	2	1875	2	.....	1876	1	Juin.....	Pénitanceouchine ..	Prince Alfred	Risley	16 juin.....	5 00

Doherty, Hugh.....	3	.....	1860	1	16	.....	Juillet.....	Hamilton.....	Nil.....	Par le bureau.....	1er janvier.....	2 00
Douglass, G. W.....	.....	1	1873	1	3	1872	1	Lindsay.....	Excursion.....	do.....	do.....	2 00
Duval, Francis.....	.....	2	1874	2	2	.....	.....	Windsor.....	Michigan.....	do.....	1877. 1er janvier.....	1 00
Doan, Moses.....	.....	3	1877	1	.....	.....	do.....	Port Lambton.....	Messenger.....	do.....	do.....	5 00
Doherty Hugh.....	3	.....	1860	1	17	.....	do.....	Hamilton.....	Transit.....	do.....	do.....	1 00
Donovan, D. E.....	.....	2	1876	2	.....	.....	do.....	do.....	Acadia.....	do.....	do.....	5 00
Donelly, John.....	2	.....	.....	.....	.....	1876	1	Avril.....	Glencoe.....	Westgarth.....	1876. 1er avril.....	5 00
Davy, John.....	Limité	.....	1875	1	1	1874	2	Juillet.....	Mittie Grew.....	Menelley.....	22 juillet.....	5 00
Dayton, Isaac N.....	Limité	.....	.....	.....	.....	1873	3	Mai.....	J. W. Gordon.....	do.....	20 mai.....	5 00
Dowd, John R.....	L.	.....	1875	1	1	1873	3	Mai.....	L. N. G.....	Menelley.....	23 mai.....	5 00
Dewey, Thomas.....	.....	2	1873	2	2	.....	.....	do.....	Ocean.....	Par le bureau.....	1er janvier.....	1 00
Davis, James.....	1	.....	1861	1	15	.....	.....	Février.....	Prince Alfred.....	do.....	do.....	2 00
Donovan, Henry.....	L.	.....	.....	.....	.....	1876	1	Août.....	Gypsy.....	Taylor.....	15 août.....	5 00
Dost, Hugh.....	.....	3	1875	1	1	1874	1	Octobre.....	Ivanhoe.....	Par le bureau.....	1er janvier.....	1 00
Dion, Léon.....	.....	2	1872	1	4	.....	.....	Juillet.....	Whistle Wing.....	Taylor.....	7 juillet.....	5 00
Derry, William.....	3	.....	1870	2	5	.....	.....	Janvier.....	Maud.....	Par le bureau.....	1er janvier.....	1 00
Dickson, John H.....	.....	1	1871	3	3	1870	1	do.....	Chicago.....	do.....	do.....	1 00
Drysdale, W. S.....	.....	2	1874	1	2	.....	.....	Déc.....	Valleta.....	do.....	do.....	1 00
do.....	.....	1	1874	2	2	.....	.....	do.....	do.....	do.....	1877. 1er janvier.....	5 00
Daoust, J. Baptiste.....	3	.....	1867	1	8	.....	.....	Janvier.....	Elfin.....	do.....	1876. 1er janvier.....	1 00
Dungan, John.....	2	.....	1882	1	14	.....	.....	do.....	John Egan.....	do.....	do.....	1 00
Demors, Joseph.....	.....	1	1871	3	2	1870	1	do.....	Jane.....	do.....	do.....	1 00
Dupere, Honoré.....	2	.....	1860	2	16	.....	.....	Déc.....	Lévis.....	Challenger.....	1877. 1er janvier.....	1 00

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur pendant l'année expirée le 31 décembre 1876.—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Résidence.	Nom du bat. à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire.
								1876.				1876.	cts.
Drysdale, Thomas.....	1	.....	1868	3	6	.....	.....	Juillet ..	Québec	Valleta.....	Par le bureau.....	1er juillet...	2 00
Demers, Ferdinand.....	.....	1	1871	3	3	.....	.....	do ..	do	Nil	do	do	1 00
Dupere, Honore.....	2	.....	1860	2	15	.....	.....	Mars	Lévis	Bienvenu.....	do	do	1 00
Duffy, Peter.....	L.	.....	.....	.....	.....	187	1	Mai.....	Halifax.....	Annie Stewart.....	Smith	28 avril.....	5 00
Davis, James.....	1	.....	1861	1	16	.....	.....	Déc.....	Kingston	P. Alfred.....	Par le bureau.....	1877. 1er janvier.	1 00
Dee, John .....	.....	1	1875	3	.....	.....	.....	do	Pénitancouchine...	do	do	do	5 00
Dion, Leon.....	.....	1	1872	1	5	.....	.....	do	Peterborough.....	Golden Eye.....	do	do	5 00
Dodds, John .....	.....	2	1876	2	.....	.....	.....	do	Kingston	Bronson	do	do	5 00
Donnelly, John.....	.....	3	1874	1	3	1873	1	do	Ile du Jardin.....	Chieftain.....	do	do	1 00
Dowser, Charles.....	3	.....	1867	1	10	.....	.....	do	Belleville.....	Nil	do	do	1 00
Dungan, James.....	2	.....	1863	1	14	.....	.....	do	Prescott	Baldwin.....	do	do	1 00
Drew, Nathaniel	2	.....	1870	3	5	1869	1	do	Montréal.....	Wild Goose.....	do	do	1 00
Dacoust, Baptiste.	3	.....	1867	1	10	.....	.....	Octobre	Montréal	Dennis	do	do	1 00
Dunbar, David	3	.....	1868	1	9	.....	.....	do	Sorel.....	Dredge	do	do	1 00
Dumas, Alexis.....	.....	1	1874	2	2	1873	1	do ..	do	Nil	do	do	1 00
Denis, François .....	.....	2	1875	2	1	.....	.....	do ..	do	do	do	do	5 00

Duap, Marthais	2	.....	1864	1	13	.....	do ..	do	Cultivateur	do	.....	do	1 00
Desgardin, Eusebe	2	.....	1861	1	16	.....	do ..	do	Lincoln	do	.....	do	1 00
Dunn, Peter	1	.....	1865	1	12	.....	do ..	do	Montréal	do	.....	do	1 00
Ducharme, Alexis	3	.....	1869	1	10	.....	do ..	do	Royal	do	.....	do	1 00
Dupré, Hyacinthe	2	.....	1875	2	1	1872	1	do ..	Meteor	do	.....	do	5 00
Denis, Edward	2	.....	1866	2	10	.....	do ..	do	Cultivateur	do	.....	do	1 00
Desjardins, Edmond	3	.....	1877	1	.....	1876	1	do ..	Lincoln	do	.....	do	5 00
Doucette, Basil	2	.....	1874	1	2	.....	do ..	do	St. Francis	do	.....	do	5 00
Dumas, Laurent	2	.....	1860	1	17	.....	do ..	do	Chambly	do	.....	do	1 00
Delaire, Edmond	3	.....	1862	1	15	1872	1	do ..	Nil	do	.....	do	1 00
Davidson, W. J	2	.....	1873	4	1	1876	1	do ..	Québec	do	.....	do	5 00
Dion, Theophile .....	.....	1	1870	1	7	.....	do ..	do ..	Lady Dufferin	do	.....	do	3 00
Derocher, Louis	2	.....	1868	4	6	.....	do ..	do ..	Express	do	.....	do	5 00
Doyle, Patrick	2	.....	1872	3	3	1874	1	do ..	Pictou, N.E.	do	.....	do	1 00
Dion, Michel	2	.....	1860	2	16	.....	do ..	do ..	Clyde	do	.....	do	1 00
Delisle, Simeon	2	.....	1864	2	12	.....	do ..	do ..	Beaver ..	do	.....	do	1 00
Devenie, Robert	2	.....	1877	1	.....	.....	do ..	do ..	Merlin	do	.....	do	5 00
Donovar, Daniel .....	.....	2	1873	1	4	.....	do ..	do ..	Fred. Clinch	do	.....	do	1 00
Duffy, Peter .....	.....	1	1877	1	.....	1876	1	do ..	Halifax, N.E.	do	.....	do	5 00
Eldridge, Jessie .....	.....	1	1871	1	6	.....	Nov ..	Port Colborne	Tug	do	.....	do	1 00
Elliott, Thomas .....	.....	3	1862	1	14	.....	Mai	Kingston	East	do	.....	do	1 00
Edmonds, Wm .....	.....	2	1875	1	1	1874	1	do ..	Wallaceburg	do	.....	do	1 00
Ellison, John, fils .....	.....	2	1873	2	3	1871	1	Nov ..	Port Stanley	do	.....	do	1 00
Eanser, Ferd. W .....	.....	1	1877	1	.....	.....	do ..	do ..	Chatham	do	.....	do	5 00

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur pendant l'année expirée le 31 déc. 1876. — *Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Résidence.	Nom du bat. à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire.
Edgar, James.....	.....	2	1872	2	3	.....	.....	1876.	Dunnville	Jessie.....	Par le bureau.....	1877.	5 00
Ellis, James H.....	.....	1	1875	3	.....	1875	1	do	Toronto.....	City of Owen Sound	do	do	5 00
Eaton, John E.....	.....	1	1875	2	1	.....	.....	Déc	Trenton	Nil	do	do	1 00
Ellenbourg, Pierre.....	3	.....	1866	1	11	.....	.....	Oct	Sorel.....	Oregon.....	do	do	1 00
Eschrold, George J.....	.....	2	1877	1	.....	.....	.....	do	Montréal	Nerivzia	do	do	5 00
Echemberg, Chas.....	3	.....	1860	1	17	.....	.....	do	Lévis	Nil	do	do	1 00
Eddy, Alexander.....	1	.....	1867	2	6	.....	.....	do	St. Jean, N.B.....	do	do	do	1 00
Ericsson, Martin .....	.....	3	1876	1	1	.....	.....	do	Newcastle	New Era.....	do	do	1 00
Evans, W. B.....	.....	2	1877	1	.....	1875	1	do	St. Jean, N.B.....	Nil	do	do	5 00
Ewing, John.....	1	.....	1877	1	.....	.....	.....	do	Halifax, N.E.....	Beta.....	do	do	5 00
Elliott, Wm. A.....	1	.....	1876	1	.....	.....	.....	Jan	Victoria, C.B.....	Beaver	do	1876.	5 00
Evans, Samuel	L	.....	.....	.....	.....	1876	1	do	do	Isabel.....	Westgarth	do	5 00
do	L	.....	.....	.....	.....	1876	2	Juillet..	do	do	do	1er juillet....	5 00
Edington, Wm. ....	.....	1	1868	1	8	.....	.....	Jan	Harwood.....	Isaac Butts	Par le bureau.....	1er janvier..	1 00
Fletcher, W. S.....	2	.....	1865	4	9	.....	.....	Nov	Ste. Catherine.....	Asia	do	1877.	1 00
Foster, James H.....	.....	3	1877	1	.....	.....	.....	do	Wallaceburg.....	Hero.....	do	do	5 00

Francombe, John.....	1	1862	1	15	do	Windsor	Silver Spray	do	do	1 00
Fee, David F.....	1	1876	1	.....	do	Victoria, C.B.	Enterprise	do	1876. 1er janvier.	5 00
Flewett, Wm. M.....	1	1876	1	.....	do	Nanaimo	Emma	do	do	5 00
Fero, Solomon.....	L	1875	1	1	1876	Port Robinson	Ross	Menelley	21 août.....	5 00
Ferguson, John.....	1	.....	.....	.....	1876	Bradford	Fremont	do	6 avril	5 00
Farrands, Thos. Ed.....	3	.....	.....	.....	1876	Owen Sound	Nil	do	do	5 00
Franklin, Arch. H.....	3	1862	1	14	Déc	Brockville	McLaren	Par le bureau.	1er janvier.	1 00
Filteau, Octave.....	2	1860	1	16	Fév	Montréal	Champion	do	do	1 00
Fréchette, Louis.....	3	1866	1	11	Déc	Lévis	Assamatagouan	Par le bureau.	1er janvier.	1 00
Filteau, Joseph.....	1	1860	1	16	Mars	do	St. Lawrence	do	1876. 1er janvier.	1 00
Flamand, Michel.....	3	1870	3	4	Déc	do	Tiger	do	do	1 00
Fermin, William.....	2	1873	1	3	Mai	Pictou	Mayflower	do	do	1 00
Fairbairn, Richard ..	3	1869	4	5	Janv	Ste. Catherine	Ocean	do	1er janvier.	1 00
Faulds, Wm. F.....	3	1871	4	3	do	do	C. J. G. Munro	do	do	1 00
Feighton, Joseph.....	.....	1876	1	1	do	Collingwood	Kate Marks	do	do	5 00
Ferguson, John.....	.....	1877	1	.....	1876	Toronto	Southern Belle	do	do	5 00
Fero, Solomon.....	.....	1875	2	1	.....	Port Robinson	M. R. Mitchell	do	do	5 00
Fillion, Paul.....	.....	1870	2	6	Déc	Lindsay	Champion	do	do	1 00
Flanagan, John.....	2	1865	1	12	do	Ile du Jardin	Empress	do	do	1 00
Flanagan, Patrick.....	.....	1870	3	5	do	Kingston	Alexandra	do	do	1 00
Francoeur, Ed.....	1	1869	2	7	do	Montréal	Corsican	do	do	1 00
Fraulin, Thos.....	3	1877	1	.....	do	Brockville	M. McLaren	do	do	5 00
Fréchette, William.....	3	1868	2	7	Octobre	Lachine	B. America	do	do	1 00

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur pendant l'année expirée le 31 déc. 1876.—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre d'examens par le bureau.	No. de renouvellements.	Date du premier examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire.
Fullarton, John .....	.....	2	1877	1	.....	.....	.....	1876. Oct	Montréal	Nil	Par le bureau.....	1876. 1er janvier.....	5 00
Fournier, William.....	.....	3	1874	2	2	.....	.....	do	do	Nil	do	do	5 00
Fortin, Antoine .....	.....	3	1877	1	.....	.....	.....	do	do	St. Peter	do	do	5 00
Fontingay, John.....	.....	1	1871	2	5	1869	2	do	Sorel	Marie	do	do	5 00
Fortin, John	2	.....	1860	2	16	.....	.....	do	do	J. Taylor	do	do	5 00
Fugère, Narcisse .....	.....	3	1876	1	1	.....	.....	do	Champion	Cultivateur.....	do	do	1 00
Fugère, Alderic .....	.....	1	1874	2	2	.....	.....	do	Sorel	Abenakis	do	do	1 00
Frenette, Alphonse ..	.....	2	1876	2	.....	.....	.....	do	Decombian	Matilda	do	do	5 00
Frechette, Michael	2	.....	1860	1	17	.....	.....	do	St. Nicholas	Union	do	do	1 00
Filteau, François	1	.....	1860	1	17	.....	.....	do	Lévis	Eclipse.....	do	do	2 00
Filteau, Benjamin	1	.....	1860	1	17	.....	.....	do	do	Hero	do	do	2 00
Fortier, Michel .....	.....	1	1870	2	6	.....	.....	do	Buckland	Margaret	do	do	1 00
Filteau, Joseph	1	.....	1860	1	17	.....	.....	do	Lévis	St. Laurence	do	do	1 00
Filteau, George.....	.....	2	1874	2	2	.....	.....	do	do	St. Andrews.....	do	do	2 00
Fernie, Wm.....	1	.....	1874	1	3	.....	.....	do	Pictou, N.-E.....	Mayflower	do	do	1 00
Fox, James .....	.....	1	1873	1	4	.....	.....	do	St. Jean, N.-B.....	Neptune	do	do	1 00
Findlay, J .....	.....	1	1877	1	.....	.....	.....	do	Halifax, N.-E.....	Beta.....	do	do	5 00

Fee, William.....	L.	.....	1875	1	.....	1876	1	Août.....	Lindsay	Mary Ellen	Risley	1876.	1er août	5 00
Francombe, Geo	1	.....	1862	1	14	.....	.....	Fév	Windsor	Silver Spray	Par le bureau.....	.....	1er janvier... 1 00	
Finch, James .....	.....	2	1874	1	2	1874	1	Août.....	Fort William	A. Neff.	do .....	.....	1er sept..... 5 00	
Finch, James .....	.....	1	1874	2	2	1874	1	Déc	do	do	do	1877.	1er janvier... 5 00	
Godin, Pierre	L.	.....	.....	.....	.....	1876	1	Mars	Sorel.....	Louise	Béfort	1876.	1er mars..... 5 00	
Gregory, James	L.	.....	.....	.....	.....	1875	2	Juin.....	Collingwood	Victoria	Risley .....	.....	12 juin..... 5 00	
Grooms, Asael	L.	.....	.....	.....	.....	1874	2	do	Port Lambton	Hero	do	do	do 27 5 00	
Grier, James.....	L.	.....	.....	.....	.....	1876	2	Juillet..	Meaford	Kate Pilgrim	do .....	.....	1er juillet... 5 00	
Gowen, J. W	3	.....	1873	1	4	.....	.....	Nov.....	Windsor.....	Essex	Par le bureau.....	1877.	1er janvier... 1 00	
Grooms, Asael .....	.....	1	1875	2	.....	1874	2	do	Baby's Point	Manitoba	do	do	do 5 00	
Gordon, James .....	.....	1	1870	1	7	.....	.....	do	Amherstburg.....	Minnie Morton.....	do	do	do 1 00	
Gray, John .....	.....	3	1877	1	.....	.....	.....	do	Baden	Nil	do	do	do 5 00	
Gillespie, Archibald.....	.....	1	1877	1	.....	.....	.....	Déc	Nottawa	Mary Jerichi	do	do	do 5 00	
Good, Thomas .....	.....	1	1872	3	3	.....	.....	do	Port Colborne	W. A. Routh	do	do	do 1 00	
Green, Freeman.....	.....	1	1872	3	3	.....	.....	do	Dunnville.....	D. P. Day	do	do	do 1 00	
Grier, James.....	.....	2	1877	1	.....	1876	2	do	Thornbery.....	Kate Pilgrim.....	do	do	do 5 00	
Grey, Wm. G.....	.....	3	1874	1	.....	.....	.....	Mai.....	St. Jean, N.B.	Victor	do	1876.	1er janvier... 1 00	
Grey, Wm. G.....	L.	.....	1874	1	2	1876	1	do	do	do	Smith .....	.....	26 avril..... 1 00	
Gunn, Duncan.....	1	.....	1869	1	6	.....	.....	Jan	do	May Queen	Par le bureau.....	.....	1er janvier. 1 00	
Galbraith, Wm.....	.....	1	1877	1	.....	.....	.....	Déc.....	Victoria, C.B.....	Emma....	do	1877.	1er janvier... 5 00	

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur pendant l'année expirée le 31 décembre 1876. — Suite.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Résidence.	Nom du bat. à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire. \$ cts.
Goulding, Henry.....	L.	.....	.....	.....	.....	1876	1	Avril ..	Victoria	Martin	Westgarth.....	1876.	5 00
Glanfield, F. H.....	L.	.....	.....	.....	.....	1876	1	Jan	do	Gertrude.....	do	1er juillet...	5 00
Gawley, James.....	L.	.....	.....	.....	.....	1876	1	Août.....	Belle River.....	A. N. Pike	Meneilley	15 août.....	5 00
Grier, James.....	.....	3	.....	.....	.....	1876	1	Mars.....	Thornbury.. ..	Kate Pilgrim.....	do	1er avril ...	5 00
Gardiner, Allen F.....	.....	3	.....	.....	.....	1876	1	Fév	Oshawa	Nil	do	do	5 00
Gibson, Wm. H	L.	.....	.....	.....	.....	1875	2	Juin	Brockville.....	Peerless.....	Taylor ...	2 juin	5 00
Gento, Timothy.....	2	.....	1862	1	14	.....	.....	Jan	do	Chaffey	Par le bureau.....	1er janvier.	1 00
Goyette, Charles.....	.....	1	1869	2	6	.....	.....	do	Kingston.....	Lake Erie.....	do	do	1 00
Golie, Joseph .....	.....	1	1873	2	2	.....	.....	do	Montréal.....	Louise.....	do	do	1 00
Grimard, Amie.....	2	.....	1860	1	16	.....	.....	do	Longueuil	Longueuil	do	do	1 00
Glenon, John.....	2	.....	1862	2	13	.....	.....	do	Montréal	Nil.....	do	do	1 00
Garneau Xavier.....	2	.....	1860	1	17	.....	.....	Déc.....	St. Antoine.....	Dieu.....	do	1877. 1er janvier	1 00
Gallivan, James.....	3	.....	1865	1	12	.....	.....	do	Kingston.....	Elevator.....	do	do	1 00
Gallivan, John.	3	.....	1867	1	10	.....	.....	do	do	Olive.....	do	do	1 00
Gaskin, Thomas.....	.....	3	1877	1	.....	.....	.....	do	do	Bruno	do	do	5 00
Gillespie, Oliver	3	.....	1866	1	11	.....	.....	do	Cornwall.....	Manitoba.....	do	do	1 00

Gillie, James.....	3	.....	1868	6	5	.....	do	Kingston	Pierrepont	do	.....	do	1 00
Gorrell, Charles.....	.....	1	1876	2	.....	.....	do	Brockville.....	Lake Michigan.....	do	.....	do	5 00
Gautier, Desiré.....	.....	3	1876	1	1	.....	Nov	Montréal.....	Nil	do	.....	do	1 00
Gillie, John F. ....	.....	2	1877	1	.....	.....	do	do	do	do	.....	do	5 00
Gray, William.....	3	.....	1860	1	17	.....	do	Hudson.....	Nil Desperandum ..	do	.....	do	1 00
Graham, Edward.....	.....	1	1871	3	4	.....	do	do	Passport.....	do	.....	do	1 00
Gendron, Charles.....	3	.....	1869	3	6	1869	1 Oct	Sorel.....	Delisle.....	do	.....	do	1 00
Ginac, Tréfié.....	.....	3	1877	1	.....	.....	do	do	British America.....	do	.....	do	5 00
Godin, Pierre.....	.....	3	1876	1	.....	1876	1	do	Louise.....	do	.....	do	5 00
Godin, Léandre.....	.....	1	1873	2	3	1871	1	do	Trois-Rivières.....	do	.....	do	1 00
Gendron, J. Baptiste ..	2	.....	1867	2	9	.....	do	Sorel.....	Sorel.....	do	.....	do	1 00
Guilbault, Joseph.....	.....	1	1873	2	3	1872	1	do	Champlain ..	do	.....	do	1 00
Gendron, Francis.....	2	.....	1860	1	17	.....	do	do	Nil.....	do	.....	do	1 00
Grannan, James.....	.....	2	1877	1	.....	.....	do	Montréal	Nil	do	.....	do	5 00
Guillotte, Nazare.....	.....	1	1873	2	3	1869	4	do	Bismarck	do	.....	do	1 00
Girard, Olivier.....	.....	1	1873	3	2	1872	1	do	John	do	.....	do	1 00
Ginac, Alfred.....	3	.....	1860	1	17	.....	do	do	William	do	.....	do	1 00
Ganache, Gabriel.....	.....	2	1864	1	3	1872	.....	do	Batsiamist.....	do	.....	do	2 00
Gagnon, Louis.....	3	.....	1860	1	17	.....	o	St. Nicholas	Merimac.....	do	.....	do	3 00
Gagnon, Narcisse.....	3	.....	1860	1	17	.....	do	do	Helen ..	do	.....	do	2 00
Gilbault, Théophile.....	.....	1	1873	2	3	1872	3	do	Lévis	do	.....	do	1 00
Goligner, Pierre.....	.....	1	1876	1	1	1875	1	do	Sherbrooke	do	.....	do	1 00
Gaitey, Andrew.....	.....	3	1874	1	3	.....	do	do	Halifax, N.E.....	do	.....	do	1 00
Galagher, F. ....	.....	3	1877	1	.....	.....	do	do	St. Jean, N.B.....	do	.....	do	5 00
Gill, John A.....	.....	1	1860	1	8	.....	do	do	Frédéricton	do	.....	do	1 00

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur pendant l'année expirée le 31 déc. 1876, etc.—*Suite*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Résidence.	Nom du bat. à vapeur sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire.
Gill, F. H.	.....	1	1869	1	8	.....	.....	1876.	Frédéricton	Marysville.....	Par le bureau	1877.	1 00
Gill, Justus	.....	1	1869	1	8	.....	.....	Octobre	do	Nil	do	do	1 00
Goodwin, W. J. H.	.....	1	1877	1	.....	1875	1	do ..	St. Jean, N.B.	Nil.....	do	do	5 00
Gossip, John G.	.....	1	1869	1	7	.....	.....	do ..	Halifax, N.E.....	A. C. Whitney	do	do	1 00
Gray, Wm. G.	.....	1	1875	2	1	1876	1	do ..	St. Jean, N.B.....	Nil	do	do	6 00
Green, James	.....	1	1877	1	.....	1875	1	do ..	Halifax, N.E.....	Nil	do	do	5 00
Greigs, Charles	.....	2	1876	1	1	.....	.....	do ..	do	Shattuck	do	do	1 00
Gullen, A. G.	.....	1	1877	1	.....	1875	1	do ..	do	Nil	do	do	5 00
Griffen, Ed.	2	.....	1869	1	8	.....	.....	do ..	do	Daisy	do	do	2 00
Hunter, Robt.	.....	1	1874	2	2	1873	1	Nov.	Wallaceburg	Victoria	do	do	1 00
Head, Thos.	2	.....	1862	1	15	.....	.....	do ..	Windsor	Mystic	do	1876.	1 00
Hayward, A. S.	.....	1	1871	2	4	.....	.....	Juin	Wallaceburg.....	Jerom	Par le bureau.....	1er janvier.	1 00
Hallock, L. D.	L	.....	.....	.....	.....	1876	1	do ..	Meaford	S. Doty	Risley	1er juin	5 00
Hickey, Thos.	3	.....	1869	3	5	.....	.....	Avril	Hamilton.....	Standley	Pay le bureau	1er janvier.	1 00
Head, Thos.	2	.....	1862	1	14	.....	.....	Fév.	Windsor	Nil.....	do	do	1 00
Hayward, A. S.	.....	1	1871	2	5	.....	.....	Nov.	Wallaceburg.....	.....	do	1er janvier.	1 00

Helferty, William.....	2	1876	2	.....	do	Picton, Ont	Mystic.....	do	.....	do	.....	do	5 00
Hickey, Thos.....	3	1869	3	.....	do	Hamilton	Zealand.....	do	.....	do	.....	do	1 00
Hunter, Walter.....	3	1866	1	.....	do	Wallaceburg	Hiawatha.....	do	.....	do	.....	do	1 00
Hooper, F. T.....	3	1877	1	.....	do	Offa P. O.....	Red River Tug	do	.....	do	.....	do	5 00
Hawkins, Luke.....	1	1875	3	.....	do	Hamilton	Columbia.....	do	.....	do	.....	do	5 00
Henry, W. J.....	1	1873	2	.....	do	Kincardine..	M. A. Robertson..	do	.....	do	.....	do	5 00
Horgan, Thos.....	L.....	1874	3	.....	1874	3	Ancaster.....	P. McKorral.....	.....	Risley	.....	do	1876.
Horgan, Thos.....	3	1874	4	.....	1874	3	do	do	.....	Par le bureau.....	.....	do	1877.
Houde, Joseph.....	1	1864	2	.....	Mars	.....	Lévis	Glenden	.....	do	.....	do	1 00
Haddow, George.....	3	1869	3	.....	Juin	.....	St. Jean, N-B.....	Dufferin.....	.....	do	.....	do	1 00
Hickey, Patrick.....	3	1876	1	.....	Janv	.....	Burrard Inlet.....	Etta White.....	.....	do	.....	do	5 00
Hodgson, Rich. W.....	2	1876	1	.....	do	.....	do	Chinaman.....	.....	do	.....	do	5 00
Hattersley, Edward.....	2	1876	1	.....	do	.....	Victoria, B.C.....	Grappier..	.....	do	.....	do	5 00
Hattersley, Edward ..	1	1876	1	.....	do	.....	Kamloops	Martin.....	.....	do	.....	do	5 00
Hodgson, Rich. W.....	2	1876	1	.....	Déc	.....	Burrard Inlet.....	Lily	.....	do	.....	do	1 00
Hickey, Patrick.....	3	1876	1	.....	do	.....	do	Etta White.....	.....	do	.....	do	1 00
Hopkins William.....	3	1866	1	.....	Mars	.....	Lindsay.....	Isaac May	.....	do	.....	do	1876.
Harrison John.....	L.....	1875	1	.....	3	1874	Newboro	Ripple.....	.....	Taylor.....	.....	do	5 00
Hepburn, Robert.....	1	1873	2	.....	do	.....	Inverary	Adventure	.....	Par le bureau.....	.....	do	1 00
Hogson, Joseph.....	3	1874	2	.....	do	.....	Como	L. Jones	.....	do	.....	do	1 00
Holland, William	2	1868	1	.....	Janv	.....	Montréal	Athenian	.....	do	.....	do	1 00
Hamelin, Zepherim.....	1	1871	3	.....	Janvier	.....	Montréal	Rival	.....	do	.....	do	1 00
Hamilton, Gavin.....	1	1874	3	.....	Déc	.....	Québec	Miramichi	.....	do	.....	do	1877.
Hallock, L. Dow.....	2	1877	1	.....	do	.....	Meaford	S. O. Doty	.....	do	.....	do	5 00

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur pendant l'année expirée le 31 décembre 1876—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Résidence.	Nom du bat. à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire.
Harrington, John .....	.....	3	1877	1	.....	.....	.....	1876.	Toronto	Columbia	Par le bureau	1877.	\$ cts.
Henry, Michel .....	.....	1	1875	2	1	1874	1	do	Port Dalhousie	Nutan & Julien	do	do	5 00
Hill, James E. ....	.....	1	1876	1	1	1874	1	do	Toronto	A. Coveil	do	do	1 00
Hugo, T. W.	2	.....	1870	5	3	.....	.....	do	Owen Sound	City of O. S.	do	do	1 00
Hazlett, Wm. ....	.....	1	1874	3	1	.....	.....	do	Kingston	Dominion	do	do	1 00
Henderson, Geo. ....	.....	1	1870	3	5	.....	.....	do	do	Glide	do	do	1 00
Hepburn, Robt. ....	.....	1	1873	2	5	.....	.....	do	Verona	Adventure	do	do	1 00
Hickey, James	2	.....	1862	1	15	.....	.....	do	Ile du Jardin	Traveller	do	do	1 00
Hopkins, Wm.	3	.....	1866	1	11	.....	.....	do	Lindsay	Commodore	do	do	1 00
Huff, George .....	.....	3	1877	1	.....	.....	.....	do	Pénitancecompine	Fanny Fern	do	do	5 00
Hurst, William .....	.....	1	1871	2	5	.....	.....	do	Portsmouth	Mattawan	do	do	1 00
Hamelin, Hercule .....	.....	1	1875	3	.....	.....	.....	Octobre	Champion	Cariboo	do	do	5 00
Herbert, Paul .....	.....	3	1874	1	3	1873	1	do	Montréal	Elevator	do	do	1 00
Houle, Ernest .....	.....	3	1875	1	2	.....	.....	do	St. Pierre	No. 4	do	do	1 00
Halle, Joseph	3	.....	1874	4	.....	.....	.....	do	New Liverpool	Calumet	do	do	5 00
Hallada, Robt. ....	.....	1	1870	3	5	1869	1	do	Prescott	Deux Rivières	do	do	1 00
Harrison, John .....	.....	2	1877	1	.....	.....	.....	do	Pembroke	C. O. Kelley	do	do	5 00

Hunter, James H.	1	1860	1	17				do ...	Sorel	Nil	do	1 00
Hamil, Urbain		2 1875	2					do	Lotbinière.....	Castor	do	5 00
Honde, Joseph		1 1871	2	5				do	Lévis	Lady Head	do	1 00
Hicks, Henry		1 1874	3	1				do	Québec	Druid	do	1 00
Hamil, Alfred		1 1874	3	1				do	Ste. Croix	St. Lawrence..	do	5 00
Honde, Eusche	3	1869	2	7				do	Lévis	St. Antoine..	do	1 00
Haina, Fred		2 1876	2					Oct.....	Lévis.....	Conqueror.....	do	5 00
Haddow, Geo	3	1869	2	7				do	St. Jean, N.B.....	Dufferin.....	do	1 00
Haley, John		2 1872	1	5				do	do	Empress.....	do	2 00
Hamell, Owen		2 1877	1					do	Ile du P.-E.....	do	do	5 00
Hathaway, H. A.	1	1869	1	8				do	St. Jean, N.B.....	do	do	1 00
Haviland, Thos.		1 1872	1	5				do	Chatham.....	Teaser.....	do	1 00
Hume, James		3 1876	1	1				do	Sydney, C.B	Nil.....	do	1 00
Jones, Felix	3	1869	3	8				Nov.....	Amherstburg.....	Lake Breeze.....	do	5 00
Irwin, Thomas	2	1862	1	14				Oct.....	Kingston.....	Nil.....	do	1 00
Jackson, William		2 1870	1	6				Mars	Peterborough..	Whistle Wing....	do	3 00
Jardine, Patrick		2 1870	1	6	1869			Janvier.	Portage-du-Fort...	Prince Arthur ...	do	1 00
Irving, A. S.		3 1876	1	1				do	Cellingwood....	P. E. McKerral....	do	1 00
Johnston, Jam-s	2	1906	1	11				do	Port Hope.....	Francis Smith.....	do	1 00
Irwin, Thos	2	1862	1	15				Déc.....	Brockville.....	Lake Michigan.....	do	1 00
Irwin, William		1 1875	2	1				do	Kingston.....	Norman	do	1 00
Jacques, J. W.		3 1877	1					do	Colborne.....	Prince Alfred.....	do	5 00
Jeffers, L. W	2	1865	1	12				do	Kingston.	Nil.....	do	2 00
Imason, Isaac.	3	1870	2	6				do	do	Queen.....	do	1 00

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur pendant l'année expirée le 31 décembre 1876—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aidemécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Nombre d'examen par le bureau.	Nombre d'examen locaux.	Date de l'émission.	Résidence.	Nom du bateau à vapeur sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire.
								1876.				1876.	\$ cts.
Johnson, George.....	.....	1	1869	3	6	.....	.....	Oct	Trenton.....	Uica.....	Par le bureau.....	1er janvier.....	1 00
Johnston, William.....	2	.....	1864	2	12	.....	.....	do	Ile du Jardin.....	Hiram Calvin.....	do	do	1 00
Johnson, Gilbert.....	3	.....	1872	4	2	.....	.....	do	Kingston.....	Jessie Hall.....	do	do	1 00
Jones, William.....	.....	2	1875	2	1	.....	.....	do	Ile du Jardin.....	Empress	do	do	5 00
Julien, Luder.....	.....	3	1877	1	.....	.....	.....	Oct.....	Dechambault.....	Princess	do	do	5 00
Jean, Marie Xavier.....	3	.....	1869	2	7	.....	.....	do	Sorel.....	Hope	do	do	5 00
Jacques, Simeon.....	.....	3	1876	1	1	.....	.....	do	St. Antoine.....	Powerful.....	do	do	1 00
Jacques, Louis.....	.....	1	1875	2	1	.....	.....	do	St. Romuald.....	P. Murphy	do	do	1 00
Johnson, John.....	3	.....	1876	2	.....	1874	1	do	Woodstock, N. B.....	Nil	do	do	5 00
Johnson, Marsena.....	.....	3	1877	1	.....	.....	.....	do	Yarmouth, N. E.....	do	do	do	5 00
Judge, Peter .....	.....	3	1875	1	2	1874	1	do	Halifax, N. E.....	Water-boat	do	do	2 00
Kerr, James.....	L.	.....	1876	1	.....	1876	1	Juillet.....	Niagara	Starling	Risley	6 juillet.....	5 00
Kennedy, John.....	L.	.....	1875	1	1	1873	3	Avril	Toronto.....	Princess of Wales.....	do	14 avril.....	5 00
Kerr, Hugh	L.	.....	1875	2	.....	1876	1	Mai.....	Hamilton	Columbia	do	1er mai.....	5 00
Kerr, Hugh	3	.....	1875	3	.....	1876	1	Déc.....	do	do	Par le bureau.....	1er janvier.....	5 00

Kelly, James H.....	2	.....	1865	1	10	.....	.....	Fév.....	Brockville	Nil.....	do	1876. 1er janvier.	1 00
Kerr, Adam.....	3	.....	1869	3	6	.....	.....	Nov.....	Pointe Edouard	International	do	1877. 1er janvier.	5 00
Kerr, David.....	2	.....	1874	1	3	1873	4	do	Hamilton	Canada.....	do	do	1 00
Kennedy, John.....	.....	1	1875	2	1	1873	3	Déc.....	Toronto.....	J. F. Clark	do	do	5 00
Kennedy, Wm.....	3	.....	1866	1	10	.....	.....	Mai	do	Watertown.....	do	1876. 1er janvier.	1 00
Kenay, Philip.....	.....	1	1873	2	3	1871	2	Déc.....	Montréal	Swan	do	1877. 1er janvier.	1 00
Kirkpatrick, James.....	2	.....	1865	1	11	.....	.....	Avril	Colden	J. Gould.....	do	1876. 1er janvier.	1 00
Kaney, Terence .....	.....	1	1870	3	4	1869	1	do	Pembroke	Kippawa.....	do	do	1 00
Kenny, Charles	L.	.....	.....	.....	.....	1875	2	Juillet...	Halifax, N.-E.....	Plummer	Smith	do	5 00
Kennedy, Wm.....	3	.....	1866	1	11	.....	.....	Janvier.	Toronto	Watertown	Par le bureau.....	1er janvier.	1 00
Kerr, James .....	.....	1	1876	2	.....	1876	1	do	Ste. Catherine.....	Starling	do	do	5 00
Kirkpatrick, N.....	.....	3	1877	1	.....	.....	.....	do	Toronto	Dromedary.....	do	do	5 00
Keats, George	3	.....	1873	2	3	1872	1	Déc.....	Lindsay.....	M. Walker.....	do	do	1 00
Keeley, Thomas.....	.....	3	1877	1	.....	.....	.....	do	Cornwall.....	Acadia.....	do	do	5 00
Kelly, Wm.....	3	.....	1866	2	10	.....	.....	do	Ile Verte	Bay Quinte.....	do	do	1 00
Kilcauley, Patrick .....	.....	1	1872	3	3	.....	.....	do	Kingston.....	C. Louise	do	do	1 00
Kennedy, Wm.....	2	.....	1874	3	1	.....	.....	Oct	St. Jean, N.-B.....	Dufferin.....	do	do	5 00
Kerley, John.....	1	.....	1875	1	2	.....	.....	do	do	Gladiator	do	do	1 00
Lauranche, Louis	L.	.....	.....	.....	.....	1876	1	Avril	P. A. Landing.....	Watchman.....	Risley.....	1876. 10 août	5 00
Leitch, Thos.....	L	.....	1873	2	3	1876	1	Juin	Welland	Maggie	Risley	27 juin.....	5 00
Laurence, B. ....	.....	2	1874	1	2	.....	.....	Juillet...	Port Colborne.....	Kittie Haight	Par le bureau.....	1er janvier.	2 00

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur pendant l'année expirée le 31 décembre 1876.—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Lieu de résidence.	Nom du bat. à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire.
Lovly, Ed.	L	.....	1874	2	1	1876	1	1876.	Lambton	Thames	Risley	1876 1er juillet....	\$ cts 5 00
Lapointe, Frank	L	.....	1868	2	7	1865	2	Fév.	Sarnia	Ireland	do	1er avril....	5 00
Lovly, Ed. ....	.....	1	1874	3	1	1876	1	Nov.	Lambton	Thames	Par le bureau.....	1877. 1er janvier....	5 00
Little, Richard .....	.....	1	1874	2	2	1873	1	do	Hamilton	Nil.....	do	do	5 00
Lefebvre, Isidore	3	.....	1867	1	9	.....	.....	Fév.	Carillon.....	Carillon	do	1876. 1er janvier....	2 00
Langlois, Zepherin....	3	.....	1865	1	11	.....	.....	Janv.	Montréal	New York	do	do	1 00
Lacroix, Urbain.....	2	.....	1860	1	17	.....	.....	Déc.	Lévis	Progress	do	1877. 1er janvier....	2 00
Lajenness, Naz. ....	.....	3	1874	1	2	.....	.....	Juillet....	Ile d'Orléans.....	Sampson	do	1876. 1er janvier....	1 00
Lacroix, Wilbrod	2	.....	1860	1	15	.....	.....	Mars	Lévis	Nil	do	do	1 00
Lesard, Augustin ....	.....	3	1875	1	1	1874	1	do ...	do	Nil	do	do	1 00
Lachance, Alfred .....	.....	3	1874	1	2	1872	1	do ...	Québec.....	Roma	do	do	1 00
Lahay, François	2	.....	1860	1	16	.....	.....	Fév.	Lévis	St. George	do	do	1 00
Lamotte, Ubald	3	.....	1867	1	9	.....	.....	do	St. Antoine	Gatineau	do	do	1 00
Lee, Christopher.....	2	.....	1876	1	.....	.....	.....	Janv.	N. Westminster....	Ada	do	do	5 00
Lockhart, J. K.	3	.....	1876	1	.....	.....	.....	do	Burrard Inlet	Union	do	do	5 00

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur, pendant l'année expirée le 31 décembre 1876. — Suite.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du premier examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Résidence.	Nom du bat. à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire.
Leitch, Alex.....	1	.....	1866	1	11	.....	.....	1876. Oct.	Montréal.....	Mattawan	Par le bureau.....	1876. 1er janvier..	\$ cis. 1 00
Leclaire, Dominique...	.....	1	1874	2	2	1876	1	do	Lachine.....	Randolph.....	do	do	5 00
Lepine, Isidore.....	.....	3	1876	1	1	.....	.....	do	Pointe Claire.....	Oka	do	do	1 00
Leslie, James H.....	1	.....	1860	2	16	.....	.....	do	Montréal.....	Meteor... ..	do	do	1 00
Lamotte, Olivier.....	3	.....	1864	1	13	.....	.....	do	Sorel.....	Bird.....	do	do	1 00
*Lusier, Raphael.....	2	.....	1860	2	16	.....	.....	do	do	Fire Fly.....	do	do	1 00
Lacombe, Louis	3	.....	1860	1	17	.....	.....	do	do	Albert.....	do	do	1 00
Lablanc, Pierre.....	3	.....	1866	1	11	.....	.....	do	do	Laval	do	do	1 00
Lamerille, Raphael....	.....	1	1870	2	6	1872	2	do	do	St. Nicholas	do	do	1 00
Lacombe, Alfred.....	.....	2	1875	2	1	.....	.....	do	do	Canada.....	do	do	5 00
Ladlaire, William.....	3	.....	1868	1	9	.....	.....	do	do	L'Assomption.....	do	do	1 00
Lamontagne, N .....	.....	2	1873	1	4	1872	2	do	Sorel.....	Richelieu.....	do	do	2 00
Lacroix, Louis	3	.....	1860	1	17	.....	.....	do	Trois-Rivières	Arthur.....	do	do	1 00
Lacroix, Pierre	3	.....	1860	1	17	.....	.....	do	do	Nil	do	do	1 00
Ladlaire, Michel	2	.....	1860	1	17	.....	.....	do	Sorel.....	Berthier... ..	do	do	1 00
Lafféche, Augustin....	2	.....	1860	1	17	.....	.....	do	do	Three Rivers	do	do	1 00
Lachance, Joseph. ....	.....	1	1871	3	4	.....	.....	do	do	Montreal	do	do	1 00

	1	1869	1	8	do	Soir	Par le bureau.	1 ^{er} janvier.	1 00
Lafleur, J. B.....	1	1873	3	2	do	Village de Lauzon.	Union	do	5 00
Lapointe, Eusébe	1	1860	1	17	do	Windsor	Beaver	1875. 1 ^{er} janvier.	2 00
Lavallier, St. Francis.	3	1860	1	17	do	Ste. Anne	Etoile	1877. 1 ^{er} janvier.	1 00
Lacroix, Trefle.	2	1860	2	16	do	St. Nicholas	Eugene.....	do	1 00
Lamotte, Louis	2	1873	3	2	do	Lévis	Kate	do	1 00
Lapointe, Jean B.....	1	1876	1	1	do	Lotbinière.....	Clyde.....	do	1 00
Lard, Joseph G	3	1860	1	17	do	St. Antoine	St. Croix....	do	1 00
Lafleur, Xavier	2	1860	1	16	do	Lévis	Lake.....	do	1 00
Lacroix, Wilbrod	2	1874	2	2	do	do	Gertie.....	do	1 00
Lavallier, François, jr.	1	1875	3	.....	do	do	Silvester... ..	do	5 00
Lachance, Honoré.....	1	1860	1	17	do	do	Shannon	do	1 00
Lapointe, Joseph.....	2	1876	1	1	do	Lotbinière	Senecal	do	1 00
Lard, Elois.....	3	1871	3	4	do	Ste. Croix	Saguenay	do	1 00
Lamotte, Octave	1	1870	3	5	do	Lévis	Conqueror	do	1 00
Lemieux, Joseph.....	3	1860	1	17	do	do	Arctic.....	do	1 00
Lahay, François	2	1867	1	8	do	do	Aurelia.....	do	2 00
Lapointe, Joseph.....	1	1867	1	10	do	St. Antoine	Gatineau....	do	1 00
Lamotte, Ubald	3	1870	1	7	do	Lévis	Hector	do	1 00
Lapointe, Michel.....	1	1870	1	7	do	Lotbinière	Anglesea....	do	1 00
Lard, Rénie.....	3	1877	1	.....	Oct	Halifax, N.-E.....	Nil	Par le bureau	5 00
Laing, Thos. J.	3	1876	1	1	do	Frédéricton	Xephias	do	1 00
Lyons, J. A.....	1	1876	1	1	.....	Toronto	Golden City	Risley	5 00
Marchall, Robert.....	L	1874	1	.....	Mai	Hamilton.....	Dennis Bowen	do	5 00
Michell, Wm.....	L	1874	1	.....	Juin.....	.....	.....	21 juin.....	5 00

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur pendant l'année expirée le 31 déc. 1876. — Suite.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre d'examens par le bureau.	No. de renouvellements.	Date du premier examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Résidence.	Nom du bat. à vapeur, sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire.
Mingo, Francis .....	.....	3	1874	1	2	.....	.....	1876.	Portage du Fort.....	Nil	Par le bureau.....	1876.	1 00
Munro, Daniel.....	L	.....	1873	3	1876	1	.....	Mai.....	Glencoe.....	Ontario	Risley.....	8 mai	5 00
Munro, George.....	1	.....	1865	1	11	.....	.....	do	do	City of Toronto.....	Par le bureau.....	1er janvier.	1 00
Milne, Alex.....	2	.....	1862	1	14	.....	.....	do	Kingston	Alexandra.....	do	do	1 00
Mitchell, Wm.....	.....	1	1877	1	.....	1874	1	Déc	Hamilton.....	Denis Bowen	do	do	5 00
Murphy, Thos.....	L	.....	1872	2	3	1871	4	Août.....	Newboro	Joe Knight	Risley.....	1er août.....	5 00
Morrison, Donald.....	L	.....	.....	.....	.....	1876	1	Juillet.....	Ilet d'Argent.....	Kittie Vinton.....	do	17 juillet.....	5 00
Miller, John B.....	.....	1	1875	3	.....	.....	.....	Déc	New-York.....	Camina.....	Par le bureau.....	1877.	5 00
Miller, Sopha.....	.....	2	1871	2	3	1875	2	Sept.....	Dunnville	Mary	Risley.....	1876.	5 00
Munro, Alex.....	.....	1	1870	2	5	.....	.....	Nov	Glencoe.....	Manitoba	Par le bureau.....	1877.	5 00
Morrison, Hugh .....	.....	1	1870	1	7	.....	.....	do	Wallaceburg	J. Hall.....	do	do	1 00
May, John	1	.....	1864	2	12	.....	.....	do	Pointe Edouard.....	Huron.....	do	do	1 00
Mellon, George.....	.....	2	1876	2	.....	.....	.....	do	do	International	do	do	5 00
Menzie, Robert E.....	.....	3	1877	1	.....	.....	.....	do	Bunyan	Quebec.....	do	do	5 00

Munro, Daniel.....	3	1873	4	1	1876	1	do	Glencoe	Ontario.....	do	do	5 00
Merrill, Fred.....		3 1877	1	do	do	do	do	Dresden.....	Hiawatha	do	do	5 00
Miller, J. D.....	L			1875	1	May	Yarmouth	Alida	Smith	1876. 1er juin....	do	5 00
Mcys, David B.....	3	1869	2	6		Juillet..	St. Jean	Ada G.	Par le bureau.....	1er janvier.	do	1 00
Montague, John	L	1875	1		1876	Fév	do	Nil	Smith	1er février..	do	5 00
Marchand, Joseph.....		3 1874	1	2		Juillet..	Champion.....	Princess	Par le bureau.....	1er janvier.	do	1 0
Martineau, Joseph, sr..	2	1865	1	11		Avril...	Montréal	Louise.....	do	do	do	11 0
Muirson, Wm. H.....		3 1875	1	1		Jan	do	Nil	do	do	do	1 00
Maxwell, David.....		3 1874	1	11		Jan	Allan s Corners. ...	Shickluna.....	Par le bureau.....	1er janvier.	do	1 00
Morrison, Peter		2 1870	1	6		do	Montréal	Dredge	do	do	do	1 00
Mallett, Hyacinthe....	3	1867	1	9		do	do	John Pratt.....	do	do	do	1 00
Montgomery, L.....		1 1874	3	1		Déc.....	Québec.....	Rocket.....	do	1877. 1er janvier.	do	1 00
Mathews, Jessie.....	2	1869	1	8		Nov.....	Frédéricton.....	Nil	do	do	do	1 00
Moyes, John.....	L				1876	1	Halifax, N-E	Leopard	Smith.....	1876. 1er janvier	do	5 00
Mills, Robert	L				1876	1	Dalhousie.....	East Riding.....	do	1er juillet	do	5 00
Miller, J. C	L				1876	1	Derby.....	Derby	do	do	do	5 00
Marriotte, Thos.....		1 1871	1	5	1870	1	St. Jean, N.B.....	Nil	Par le bureau.....	1er janvier	do	1 00
Mayers, Christian		1 1876	1			Jan	B. Inlet.....	Maggie.....	do	do	do	5 00
Madigan, Benjamin....	2	1876	1			do	Victoria, C.B.....	Maude	do	do	do	5 00
Menanteau, August....		3 1877	1			Déc.....	Kamloops, C.B.....	Kamloops.....	do	1877. 1er janvier.	do	5 00
Marivic, James H.....		1 1877	1			do	B. Inlet, C B.....	Leviathan.....	do	do	do	5 00
Mayers, Christian.....		1 1876	1	1		do	B. Inlet, C B.....	Maggie.....	do	do	do	1 00
Moir, Charles		2 1875	1	1	1874	1	Toronto.....	Rothsay Castle ..	do	1876. 1er	do	1 00
Magee, Richard.....	L				1876	1	do	Wonder	Meneilley.....	12 avril	do	5 00

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur, pendant l'année expirée le 31 décembre 1876. — Suite.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du premier examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émision.	Résidence.	Nom du bat. à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire.
			1876.									1876.	\$ cts.
Murphy, Thomas	3	.....	1870	2	5	.....	.....	Jan	Kingston	Edsell	Par le bureau	1er janvier.	1 00
Marchand, Norbert ..	.....	1	1869	2	7	.....	.....	Déc	Montréal	Manxman	do	do	1 00
Munro, Charles	2	.....	1860	1	16	.....	.....	Oct	Pembroke	C. O. Kelly	do	do	3 00
Morrison, R. A. ....	.....	2	1871	2	4	.....	.....	do	Lac Magog	Nil	do	do	1 00
Marchand, Joseph .....	.....	.....	1867	1	9	.....	.....	Jan	Champion	Princess	do	do	1 00
Malcolmson, S. S.	2	.....	1861	2	15	.....	.....	Déc	Ste. Catherine	Prussia	do	1877. 1er janvier.	1 00
Marshall, Robert .....	.....	3	1877	1	.....	1876	1	do	Toronto	Golden City	do	do	5 00
Marshall, Thomas .....	.....	1	1874	2	2	1873	1	do	Orillia	Cariella	do	do	1 00
May, William .....	.....	2	1876	1	1	1874	1	do	Port Dalhousie	Nil	do	do	1 00
Mephan, Wm .....	.....	2	1875	2	1	.....	.....	do	Collingwood	Seymour	do	do	1 00
Madden, Michel	2	.....	1861	1	16	.....	.....	do	Kingston	W. T. Robb	do	do	1 00
Mallory, Chas .....	.....	1	1873	3	2	.....	.....	do	Lindsay	Maple Leaf	do	do	1 00
Marchand, Adolpe .....	.....	1	1870	3	5	.....	.....	do	Hastings	Whistle Wing	do	do	1 00
Marchand, Edward ..	2	.....	1864	1	13	.....	.....	do	Kingston	Portneuf	do	do	1 00
Mathews, Jacob .....	.....	1	1870	2	6	.....	.....	do	do	Mary Ann	do	do	1 00
Merrian, Chas .....	.....	2	1875	1	2	.....	.....	do	Belleville	Nil	do	do	1 00

Mills, Thos	2	1874	2	2	2	Déc.	Napanee	Kincardine	Par le bureau	1er janvier
Miller, John	2	1865	1	12	.....	.....	Kingston	Canadian	do	do
Milne, Wm	3	1864	2	12	.....	.....	do	Calabria	do	do
Monck, R. C.	2	1876	2	.....	.....	.....	Morrisburg	Glide	do	do
Morrison, Stephen	1	1873	2	3	1872	1	Northpoint	Ferry	do	do
Mulholland, Jas	2	1875	2	1	.....	.....	Kingston	Nil	do	do
Mullin, John	2	1876	2	.....	.....	.....	Ile du Jardin	H. Calvin	do	do
Mundell, John	3	1873	3	2	.....	.....	Kingston	Genera	do	do
Murphy, Martin	2	1875	2	1	.....	.....	Elgin	F. Pearce	do	do
Murphy, Peter	1	1869	3	6	.....	.....	Kingston	do	do	do
Murphy, Thos	3	1870	1	7	.....	.....	do	Edsell	do	do
Murray, James	2	1861	1	16	.....	.....	do	Spartan	do	do
Miller, Sopha	1	1871	3	4	1876	1	Dunnville	Mary	do	do
Mitchell, George	3	1869	1	10	.....	.....	Port Colborne	Munro	do	do
Munro, Francis	2	1862	1	15	.....	.....	Howe Island	Argyle	do	do
Mills, James A.	2	1869	5	3	1873	1	Ste. Catherine	City St. Catharines	do	do
Murphy, Thos	2	1870	2	3	1871	3	Newboro	Jos. Knight	do	do
Menish, George	2	1867	2	9	.....	.....	Châteauguay	Nil	do	do
Martineau, Jos, fils	2	1874	2	2	.....	.....	do	do	do	do
Morin, Damase	1	1876	2	.....	.....	.....	do	do	do	do
Means, Wm. H.	3	1875	2	2	1873	1	Spencerville	John Pratt	do	do
Martin, Pierre	1	1874	1	4	1873	1	Montréal	Nil	do	do
Marchand, Joseph	3	1867	1	10	.....	.....	Champlain	Princess	do	do
Martineau, Jos, sén	2	1865	1	12	.....	.....	Montréal	J. B. A.	do	do
Morrison, R. A.	1	1872	3	3	.....	.....	Magog	Nil	do	do

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur pendant l'année expirée le 31 décembre 1876—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre de renouvellements par le bureau.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Résidence.	Nom du bateau à vapeur sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire.
								1876.				1876.	\$ cts.
Morreau, Louis .....	.....	1	1870	1	5	.....	.....	Octobre	Lévis	Georgiana	Par le bureau	1er janvier.	1 00
Marchard, Joseph .....	.....	2	1874	2	2	.....	.....	do	Champlain	Princess	do	do	5 00
Mallotte, Pierre	3	.....	1861	1	16	.....	.....	do	Sorel	Nil	do	do	1 00
Martin, Asa	1	.....	1860	1	17	.....	.....	do	do	do	do	do	1 00
Matte, Charles	2	.....	1860	1	17	.....	.....	do	do	M. F. Parsons	do	do	1 00
Matte, J. B	3	.....	1866	1	11	.....	.....	do	do	Terrebonne	do	do	1 00
Mathieu, Thomas	2	.....	1860	2	16	.....	.....	do	do	Contest	do	do	1 00
Marcotte, Thomas .....	.....	3	1874	1	3	1873	1	do	do	Champlain	do	do	1 00
Mandrille, François ..	2	.....	1860	1	17	.....	.....	do	do	Nil	do	do	1 00
Matte, John	2	.....	1860	1	17	.....	.....	do	do	Canada	do	do	1 00
Matte, William .....	.....	2	1872	2	4	1872	1	do	do	Rocket	do	do	1 00
Marlow, Joseph .....	.....	1	1873	3	2	1872	1	do	do	Nil	do	do	1 00
Marchand, Narcisse ..	.....	1	1873	3	1	.....	.....	do	Champlain	Algerian	do	do	5 00
Martin, Alexis	2	.....	1862	2	14	.....	.....	do	Sorel	Victoria	do	do	1 00
Meary, James .....	.....	2	1877	1	.....	.....	.....	do	do	Nil	do	do	5 00
Milne, Thomas	3	.....	1869	3	6	.....	.....	do	Québec	Rimouski	do	do	.....
.....	3	.....	1875	3	.....	1874	1	do	Lévis	Champion	do	do	5 00

Morreau, Flavien.....	2	1873	2	3	.....	do	.....	St. Antoine.....	St. Andrew.....	do	.....	do	2 00
Morreau, Guillaume....	2	.....	2	16	.....	do	.....	St. Appolinaire.....	Champion.....	do	.....	do	1 00
Morin, Pierre	3	1860	1	17	.....	do	.....	Lévis	Rival	do	.....	do	2 00
Many, Edward	1	1860	2	16	.....	do	.....	do	Nil	do	.....	do	1 00
Marriotte, Thomas ....	.....	1	1870	6	1870	1	.....	St. Jean, N.-B.....	Alpha.....	do	.....	do	1 00
Marshall, James.....	.....	1	1873	2	3	.....	do	do	Nil	do	.....	do	8 00
Mason, William	3	.....	1	1	.....	do	.....	Halifax, N.-E.....	M. A. Starr	do	.....	do	1 00
Mays, D. B.....	3	1869	2	7	.....	do	.....	St. Jean, N.-B.....	Ada G	do	.....	do	1 00
Miller, J. C. ....	.....	1	1877	1	.....	1876	1	Miramichi	Derby	do	.....	do	5 00
Mills, Robert.....	.....	1	1877	1	.....	1876	1	Dalhousie.....	East Riding	do	.....	do	5 00
Morris, James.....	1	1873	2	.....	1872	1	do	St. Jean, N.-B.....	Glendon	do	.....	do	8 00
Miller, J. D.....	.....	1	1877	1	.....	1875	1	Yarmouth.....	Nil	do	.....	do	5 00
Mitchell, William.....	.....	2	1874	1	2	.....	do	Ile du P.-E.	Southport	do	.....	do	2 00
Morton, William .....	.....	3	1869	1	7	.....	do	Halifax, N.-E.....	Ferry.....	do	.....	do	1 00
Mays, John.....	.....	1	1877	1	.....	1876	1	do	Leopard.....	do	.....	do	5 00
McGrain, James.....	L	.....	.....	.....	.....	1876	1	Sault Ste. Marie....	Dime.....	Risley .....	.....	1876. 5 août.....	5 00
McGaul, Robt.....	2	1867	2	8	.....	.....	.....	Napanee	Oswego Belle.....	Par le bureau.....	.....	1er janvier.	1 00
McDonald, Duncan F. ....	.....	2	1872	2	3	.....	.....	Lambton.....	Thames.....	do	.....	do	1 00
McDonald, Alex.....	3	1871	2	4	1873	1	.....	Sarnia	Saginaw.....	do	.....	do	1 00
McFarlane, Charles ..	2	1876	1	.....	.....	.....	.....	Charlottetown, Ile P.-E.	Maid of the Mist...	do	.....	do	5 00
McDonald, Hector.....	.....	1	1871	2	5	.....	.....	Wallaceburg.....	Hero.....	do	.....	1877. 1er janvier.	1 00
McLeod, Kenneth.....	.....	3	1877	1	.....	.....	do	do	Coral.....	do	.....	do	5 00
McDonald, John D.....	.....	1	1872	1	.....	.....	do	Port Lambton	Nil	do	.....	do	4 00
McDonald, Duncan F. ....	.....	2	1872	2	4	.....	do	do	Hero.....	do	.....	do	1 00

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur pendant l'année expirée le 31 décembre 1876—*Suite*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Résidence.	Nom du bat. à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire.
								1876.				1877.	\$ cts.
McDonald, Alex.....	2	.....	1871	3	4	1873	1	Nov.....	Sarnia.....	Saginaw.....	Par le bureau.....	1er janvier.	5 00
McLaren, Ronald.....	3	.....	1876	1	1	.....	.....	do	do	J. S. Clark.....	do	do	1 00
McKellar, Wm.....	.....	3	1877	1	.....	.....	.....	do	Thorold	Nil.....	do	do	5 00
McTaggart, Jos.....	L	.....	.....	.....	.....	1876	1	Juin.....	Victoria, C B.....	Cariboo Fly.....	Westgarth.....	1er juin.....	5 00
McArthur, James.....	L	.....	1870	3	4	1876	1	do	Montréal.....	Zealand.....	Meneilley.....	13 do	5 00
McMillan, Gilbert.....	.....	3	.....	.....	.....	1876	1	Mai.....	Woodville.....	Nil.....	do	25 mai	5 00
McCarrig, Duncan.....	3	.....	1865	1	11	.....	.....	Janv....	Albert Corners.....	Chaudiere.....	Par le bureau.....	1er janvier.	1 00
McManus, Patrick.....	2	.....	1866	1	10	.....	.....	do	Bath.....	J. Cassels.....	do	do	1 00
McPherson, Geo.....	.....	2	1877	.....	.....	.....	.....	Déc.....	Prince-Edouard....	N. Light.....	do	1er janvier.	5 00
McGowan, Wm.....	1	.....	1865	1	11	.....	.....	Janv....	Ottawa.....	Q. Victoria.....	do	1er janvier.	1 00
McDonald, Daniel.....	.....	2	1877	1	.....	.....	.....	Nov.....	Halifax, N.-E.....	Daisy.....	do	1er janvier.	5 00
McDonald, Alex.....	L	.....	1871	1	5	1876	1	Août....	Pictou, N.-E.....	Nil.....	Smith.....	24 août.....	5 00
McDonald, J. C.....	L	.....	.....	.....	.....	1876	1	Juin.....	Halifax, N.-E.....	Alpha.....	do	14 juin.....	5 00

	2	1867	1	7	1876	1	Mai.	St. Jean, N. B.	Nil.	Par le bureau.	1er janvier...	1 00
McMurray, Alex.....	L	.....	.....	.....	1876	1	Mars.	do	do	Smith	1er mars.....	5 00
McKeon, John.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1877.	.....
McBride, Thos.....	.....	3	1877	1	.....	.....	Déc	Collingwood.....	P. McKerrar.....	Par le bureau.....	1er janvier...	5 00
McClear, Thos.....	2	.....	1870	5	3	1869	1	do	Europe	do	do	1 00
McCulloch, John.....	.....	1	1872	2	4	1868	1	do	Port Colborne.....	do	do	1 00
McGee, Wm.....	.....	1	1877	1	.....	.....	.....	do	Collingwood.....	do	do	5 00
McGuinness, Wm.....	.....	1	1872	2	4	.....	.....	do	Port Colborne.....	do	do	3 00
McKee, John.....	.....	3	1875	1	2	.....	.....	do	Dunnville.....	do	do	1 00
McKen, Wm.....	.....	3	1877	1	.....	.....	.....	do	Toronto.....	do	do	5 00
McMaugh, A. W.....	.....	1	1875	3	.....	.....	.....	do	Ste Catherine.....	do	do	5 00
McMaugh, W. J.....	3	.....	1872	4	2	1873	1	do	Ocean	do	do	1 00
McQuade, James.....	2	.....	1864	1	13	.....	.....	do	Nottawa.....	do	do	1 00
McQuade, Henry.....	.....	2	1875	2	1	.....	.....	do	Collingwood.....	do	do	5 00
McArthur, Alex.....	3	.....	1872	3	3	.....	.....	do	Lindsay.....	do	do	1 00
McBride, Archibald...	2	.....	1863	2	13	.....	.....	do	Kingston.....	do	do	1 00
McBride, Robert.....	3	.....	1863	1	14	.....	.....	do	do	do	do	1 00
McFaull, Michel.....	3	.....	1865	1	12	.....	.....	do	do	do	do	1 00
McNamee, Peter.....	.....	1	1871	3	4	.....	.....	do	do	do	do	1 00
McReady, Wm.....	.....	3	1874	2	2	1873	1	do	do	do	do	1 00
McLean, David.....	2	.....	1870	2	6	.....	.....	Oct.	Aylmer.....	do	do	1 00
McQuaig, Duncan.....	3	.....	1865	1	2	.....	.....	do	Allan's Corners.....	do	do	1 00
McElroy, Thos.....	.....	1	1867	1	10	.....	.....	do	Ottawa.....	do	do	1 00
McGowan, William....	1	.....	1865	1	12	.....	.....	do	do	do	do	1 00
McPherson, Wm. C....	3	.....	1873	2	3	.....	.....	do	Montréal.....	do	do	1 00

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur pendant l'année expirée le 31 déc. 1876, etc.—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Résidence.	Nom du bat. à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire.
													\$ cts.
McRoberts, Alex.	2	.....	1860	1	17	.....	.....	1876.	Châteauguay	Nil	Par le bureau	1er janvier...	1 00
McQuade, David	3	.....	1861	1	6	.....	.....	do	Sorel	Nil	do	do	5 00
McAleer, Michel	1	.....	1869	1	8	.....	.....	do	St. Jean, N.B.	Nil	do	do	1 00
McAleer, Ed.	1	.....	1872	2	4	.....	.....	do	do	Albert	do	do	1 00
McCarty, Danl. ....	.....	2	1876	1	.....	1872	1	do	do	Nil	do	do	1 00
McDonald, Angus .....	.....	2	1871	2	5	.....	.....	do	Pictou, N.E.	Nil	do	do	1 00
McDonald, John	3	.....	1873	2	3	1872	1	do	Newcastle, N.B.	Nil	do	do	1 00
McDonald, Stephen ..	.....	3	1876	1	.....	.....	.....	do	Ile du P. Édouard.	Charlottet'n, P.E.I.	do	do	5 00
McFarlane, D. H. ....	.....	1	1872	2	4	.....	.....	do	Pictou, N.E.	Nil	do	do	1 00
McFarlane, Chas.	2	.....	1876	1	1	.....	.....	do	Charlottet'n, P.E.	Nil	do	do	1 00
McGachey, Henry ....	.....	1	1874	1	3	1873	1	do	St. Jean, N.B.	Perry	do	do	1 00
McKenzie, Allen .....	.....	1	1876	1	1	.....	.....	do	Sydney, C.B.	Lady Lake	do	do	1 00
McKenzie, John T. ....	.....	3	1876	1	1	.....	.....	do	St. Jean, N.B.	Nil	do	do	1 00
McKenzie, D. H. ....	.....	1	1876	1	1	.....	.....	do	B. des Glaces, C.B.	Boyer	do	do	1 00
McKenzie, Wm. ....	.....	3	1874	1	3	.....	.....	do	St. Jean, N.B.	Scud	do	do	1 00
McKenzie, Peter .....	.....	1	1877	1	.....	.....	.....	do	B. des Glaces, C.B.	Nil	do	do	5 00
McKinnon, A. ....	.....	1	1875	1	2	1874	1	do	St. Jean, N.B.	Tiger	do	do	1 00

McLennan, Malcolm ..	3	1877	1	do	... B. des Glaces, C.B.L. Boyce	do	do	5 00
McMurray, J.B.	1	1872	1	5	do	... Kingston	do	do	1 00
McMurray, J.F.	1	1869	1	8	do	... do	do	do	1 00
McMurray, Alex.	2	1869	1	8	do	... St. Jean, N.B.....	do	do	1 00
McPherson, Robert....	3	1876	1	1	1875	1	... Ile du P.-Edouard. Ferry	do	do	6 60
McPherson, Alex.	2	1877	1	do	... do	do	do	5 00
McPherson, John	2	1877	1	do	... Pictou, N.E.	do	do	5 00
Norton, Francis.....	L	.....	.....	1874	3	Mai	Byng Inlet	M. Morton	Risley	1876. 27 mai	5 00
Neff, Silvanus	L	1875	1	1	1876	1	Port Colborne.....	T. B. Secord	do	.....	5 00
Nichols, Thos.	3	1877	1	.....	.....	Nov	Chatham	Nil	Par le bureau.....	1er janvier.	5 00
Nichols, G. W.	1	1874	2	2	.....	do	Windsor.....	do	.....	do	1 00
Neil, Henry	2	1877	1	.....	.....	do	Victoria.....	Cariboo Fly	do	.....	5 00
Nolin, E.	3	1876	1	.....	.....	Mars	Québec	Nil	do	1876. 1er janvier.	5 00
Neff, Silvanus.....	1	1875	2	1	.....	Janvier	Port Colborne.....	Favorite	do	1877. 1er janvier.	5 00
Norcross, R. R.	1	1870	2	6	.....	do	do	Dufferin	do	.....	1 00
Norcross, Samuel R....	3	1863	1	14	.....	do	do	Favorite.....	do	.....	1 00
Norton, Francis G....	1	1874	2	.....	1873	3	Byng Inlet	Minnie Hall.....	do	.....	5 00
Nichol, Abner.....	1	1873	1	4	.....	Déc	Charlton Place ...	Enterprise.....	do	.....	5 00
Norval, Robert.....	2	1861	1	16	.....	Nov	Beauharnois	St. Francis.....	do	.....	1 00
Nadeau, Jean.....	1	1870	1	7	.....	Oct	Ile d'Orléans.....	Maid of Orleans....	do	.....	1 00
Noel, Hyppolite.....	3	1877	1	.....	.....	do	Lotbinière.....	Contest.....	do	.....	5 00
Neilson, Robt.....	2	1872	1	4	.....	do	Newcastle.....	Laddie	do	do 2	1 00
Ovens, Thomas.....	3	.....	.....	1876	1	Avril	Victoria, C.B.....	Reliance	Westgarth.....	1876. 1er avril.	5 00

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur pendant l'année expirée le 31 décembre 1876—*Suit.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Lieu de résidence.	Nom du bat. à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire.
Orpen, Henry John.....	.....	3	1875	1	1	1874	1	1876. Mai	Toronto.....	Silver Spray	Par la bureau.....	1876. 1er janvier.	\$ cts. 1 00
Odette, Henry.....	.....	1	1871	1	6	1870	1	Novr.....	Sarnia.....	Sea Gull.....	do	1er janvier.	1 00
O'Neill, James.....	.....	2	1876	2	.....	.....	.....	do	Newboro.....	Asia.....	do	do	5 00
Oswald, John .....	.....	3	1877	1	.....	.....	.....	do	Thorold	Nil	do	do	5 00
O'Brien, John N.....	.....	1	1871	2	5	.....	.....	do	Port Robinson.....	Newton.....	do	do	10 00
O'Neil, M. J .....	.....	3	1877	1	.....	.....	.....	do	Newboro'	F. Perew	do	do	5 00
O'Reilly, James.....	3	.....	1867	1	10	.....	.....	do	Port Hope.....	Norseman.....	do	do	1 00
O'Reilly, Thomas.....	2	.....	1865	2	11	.....	.....	do	Kingston.	Rochester	do	do	1 00
Ostrout, George	1	.....	1863	1	14	.....	.....	do	Portage du Fort...	Prince Arthur	do	do	1 00
Ouellet, Francois.....	.....	1	1872	3	3	.....	.....	do	Lévis.....	Nil	do	do	2 00
Pritchard, Warrington .....	.....	1	1874	2	1	.....	.....	do	Fort William	Watchman.....	do	do	10 00
Price, Alfred E.....	L.	.....	1875	1	.....	1874	4	Sept.....	Ste. Catherine.....	O. Gordon.....	Risley	1876. 1er sept.	5 00
Petrie, Henry W.	Nil.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Post, Andrew.....	.....	2	1875	1	1	1870	1	Mai	Collingwood	Rescue.....	Par le bureau.....	1877. 1er janvier.	5 00

Park, Joseph	2	.....	1865	1	12	.....	Nov	Windsor	Great Western	do	.....	do	1 00
Pettigrew, Thos	1	.....	1870	3	5	.....	do	Sarnia	Québec	do	.....	do	1 00
Pettigrew, George .....	.....	1	1875	3	.....	1874	1	Collingwood	Ontario	do	.....	do	5 00
Porter, John E	2	.....	1869	1	7	.....	.....	St. Jean, N.B.	Starr	do	.....	1876, 1er janvier..	1 00
Paul, Charles .....	.....	3	1876	1	.....	.....	Jan	Burrard Inlet... ..	Union	do	.....	do	5 00
Pardun, David	L.	.....	.....	.....	.....	1876	1	Victoria, B.C.	Emma	Westgarth .....	.....	1er janvier..	5 06
Pardun, David .....	.....	1	1877	1	.....	1876	1	New Westminster..	R. City	Par le bureau .....	.....	1877, 1er janvier..	5 00
Powers, Jeffrey	3	.....	1867	1	9	.....	do	Ottawa	Deux Rivières	do	.....	do	1 00
Piche, Prospère	3	.....	1863	1	13	.....	Juin	St. Hyacinthe	Fawn	do	.....	1876, 1er janvier..	1 00
Paquette, Jerome	2	.....	1860	1	16	.....	Jan	Montréal	Montville	do	.....	do	1 00
Parent, Pierre	2	.....	1860	1	16	.....	do	Beauharnois	Bronson	do	.....	do	1 00
Polignin, Thos	1	.....	1860	1	16	.....	Fév	Lévis	Glendon	do	.....	do	2 00
Pratt, Wm. T	1	.....	1872	1	4	.....	Août	St. Jean, N.B.	Rothesay	do	.....	do	1 00
Pratt, Wm. J .....	.....	1	1870	1	5	1869	1	do	H. Perry	do	.....	do	1 00
Phillips, Alex .....	.....	3	.....	.....	.....	1876	1	do	Nil	Smith .....	.....	1er mai	5 00
Patterson, Joseph	3	.....	1874	3	1	1873	1	Toronto	Collingwood	Par le bureau .....	.....	1877, 1er janvier..	1 00
Poor, George .....	.....	1	1872	3	3	.....	do	Welland	J. H. Doyle	do	.....	do	1 00
Post, Andrew .....	.....	2	1871	1	6	.....	do	Collingwood	Rescue	do	.....	do	1 00
Price, Alfred E .....	.....	1	1875	2	1	1874	3	Thorald	Wadsworth	do	.....	do	5 00
Potts, Fred	4	.....	1873	4	1	.....	do	Ste. Catherine	Weno sh	do	.....	do	5 00
Patterson, Wm. M .....	.....	1	1875	2	1	1874	1	Portsmouth	Adventure	do	.....	do	6 00
Pendergast, James .....	.....	2	1872	2	4	1871	2	Cornwall	Norseman	do	.....	do	1 00
Pierce, William .....	.....	3	1877	1	.....	.....	do	Farmersville	Geneva	do	.....	do	5 00

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur pendant l'année expirée le 31 décembre 1876.—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Résidence.	Nom du bat. à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire.
Power, Patrick.....	.....	1	1871	1	6	.....	.....	1876.	Kingston.....	Nil.....	Par le bureau.....	1877.	\$ cts. 1 00
Pienre, Oliver.....	.....	2	1869	1	8	.....	.....	do	Ile du Jardin.....	Traveller.....	do	do	1 00
Piche, Napoleon.....	3	.....	1872	2	2	.....	.....	Oct	Montréal.....	Carillon.....	do	do	1 00
Parent, Pierre.....	2	.....	1860	1	17	.....	.....	Oct.....	Beauharnois.....	St. Paul.....	do	do	1 00
Piche, Michel.....	.....	1	1873	3	2	.....	.....	do	G. Point.....	Francis.....	do	do	1 00
Potrive, Jean B.....	.....	2	1874	2	2	.....	.....	do	Longueuil.....	Bohemian.....	do	do	5 00
Paquette, Modest.....	3	.....	1865	1	12	.....	.....	do	Montréal.....	City of Ottawa....	do	do	1 00
Perrault, Gedion.....	.....	2	1875	2	1	.....	.....	do	do	Nil.....	do	do	1 00
Piche, Prospère.....	3	.....	1865	1	12	.....	.....	do	St. Hyacinthe.....	Fawn.....	do	do	1 00
Piche, Fred.....	3	.....	1871	4	4	.....	.....	do	Montréal.....	Engineer.....	do	do	5 00
Pilot, Phidias.....	.....	2	1874	2	2	.....	.....	do	Lotbinière.....	Contest.....	do	do	5 00
Paquin, Trefle.....	.....	1	1870	4	5	.....	.....	do	Deschambault.....	Nil.....	do	do	5 00
Physick, Thos.....	.....	1	1877	1	.....	.....	.....	do	Sorel.....	Nil.....	do	do	5 00
Poliquin, Thos.....	1	.....	1860	1	17	.....	.....	do	Lévis.....	Lady Head.....	do	do	1 00
Paré, Joseph.....	.....	1	1875	3	.....	.....	.....	do	do	St. Catherines.....	do	do	5 00
Poire, Norbaire.....	3	.....	1860	1	17	.....	.....	do	do	Rhoda.....	do	do	2 00
Parker, Wm. F.....	.....	3	1877	1	.....	.....	.....	do ..	Halifax, N.E.....	Nil.....	do	do	5 00

Parks, Wm. B.....	3	1877	1	.....	do	St. Jean, N.-B. Nil.....	do	.....	do	5 00
Phillips, Alex.....	3	1877	1	.....	1876	do	.....	Admiral.....	do	5 00
Phipps, A. I.	3	1873	2	3	.....	do	.....	G. A. Good.....	do	1 00
Pierce, Abraham.....	2	1870	1	7	.....	do	.....	Ferry.....	do	1 00
Pierce, William.....	3	1870	1	7	.....	do	.....	do	do	1 00
Porter, John E.....	2	1869	1	8	.....	do	.....	St. Jean, N.-B.....	do	1 00
Quinn, Henry.....	1	1873	2	2	.....	Mars	.....	Québec	do	1 00
Quackenbush, Chas...	L	.....	.....	.....	.....	Juin.....	Port Dalhousie.....	Prowett Beyer.....	Meneilley.....	5 00
Quigley, James.....	.....	1870	1	7	.....	Déc.....	Kingston.....	Gatineau.....	Par le bureau.....	1 00
Quinn, Michael.....	2	1860	1	17	.....	do	Montréal.....	Wren.....	do	1 00
Quig, Samuel.....	2	1862	1	15	.....	do	Beauharnois	Beauharnois	do	1 00
Quig, John.....	2	1875	2	1	.....	do	do	St. Francis.....	do	5 00
Query, Onésime.....	1	1860	1	17	.....	Oct.....	Sorel.....	John Young.....	Par le bureau.....	1 00
Quinn, Henry.....	1	1873	2	3	.....	do	Québec.....	Dolphin.....	do	1 00
Robinson, W. J.....	L	.....	.....	.....	1876	1	do	Mystic.....	Risley.....	5 00
Robinson, John.....	L	.....	.....	.....	1876	1	do	Livingston.....	do	5 00
Ritchie, Geo. A.....	L	.....	.....	.....	1875	2	Mai	Halifax, N.-E.....	Samson.....	5 00
Ruth, Edward.....	L	.....	.....	.....	1870	2	do	Port Dalhousie.....	Risley.....	5 00
Ritchie, John.....	L	1876	1	.....	1876	1	Avril	Halifax, N.-E.....	Smith.....	5 00
Reed, Thos. G.....	3	1875	1	11	.....	.....	Fév.....	Hamilton.....	Par le bureau.....	1 00
Robertson, John.....	L	1876	1	.....	1876	1	Avril	Victoria, C.B.....	Westgarth.....	1 00
Reeve, Elgie.....	.....	1874	2	2	.....	Nov	.....	Josephine.....	Par le bureau.....	5 00
Ross John.....	3	1876	1	1	.....	do	do	Nil.....	do	1 00
Reynolds, Thos.....	3	1873	1	3	.....	do	do	Nil.....	do	1 00

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur pendant l'année expirée le 31 déc. 1876. — *Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aidemécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Résidence.	Nom du bat. à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire.
Robinson, John	3	.....	1877	1	.....	1876	1	1876.	Windsor	Bob Hackett	Par le bureau	1877.	\$ cts. 5 00
Russell, William	2	.....	1874	2	2	.....	.....	do	do	Michigan	do	do	5 00
Ridley, Robt.	2	.....	1862	1	15	.....	.....	do	Pointe Edouard	International	do	do	1 00
Riddle, John .....	.....	1	1876	1	1	1872	3	do	do	A. Jones	do	do	1 00
Robert, Joseph .....	.....	1	1872	3	3	.....	.....	do	Chatham	Nil	do	do	5 00
Reardon, Samuel.	L	.....	1873	1	3	1876	1	Juin	Halifax, N.-E.	Alpha	Smith	1876.	5 00
Ritchie, Wm	L	.....	1876	1	.....	1876	1	Mai	do	Flamborough	do	1er mai	5 00
Ross, Robert F. ....	.....	2	1874	1	2	.....	.....	Juillet ..	Frédéricton.	Nil	Par le bureau	1er janvier.	1 00
Roach, Thomas .....	.....	2	1869	2	6	.....	1	do	do	Enterprise	do	do	1 00
Robertson, John .....	.....	2	1876	1	.....	.....	.....	Janv	Victoria, B.C.	Beaver	do	do	5 00
do	L	.....	1876	1	.....	1876	1	do	do	do	do	do	5 00
Rane, W. V. ....	.....	2	1876	1	.....	.....	.....	do	do	Leviathan	do	do	5 00
Reid, Hill	L	.....	.....	.....	.....	1876	.....	Mars	Sarnia	George Hand	Moneilley	1er avril ...	5 00
Rogers, William .....	.....	1	1869	2	6	.....	.....	Oct	Ottawa	Swan	Par le bureau	1er janvier.	3 00
Ryan, John	Limited	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Avril ..	Montréal	W. Miller	Burgess	25 juillet ..	5 00
Ryans, Thomas	2	.....	1866	1	16	.....	.....	Juin	Lachine	Palme Alfred	Par le bureau	1er janvier.	1 00

Roy, Edmond.....	3	1871	1	5	.....	Avril..	Montréal.....	Huron.....	do	.....	do	.....	do	4 00
Robitaille, Louis.....	3	1864	1	12	.....	Mars.....	do	J. Cartier.....	do	.....	do	.....	do	1 00
Ritchie, Geo. Alex.....	1	1876	1	1	1876	Déc.....	Halifax, N.E.	Acadien.....	do	.....	do	.....	do	1 00
Rooy, Alfred.....	Limitée.....	1869	2	7	1876	Fév.....	Lévis.....	Conqueror.....	Samson	.....	do	.....	do	.....
Reilly, Thomas .....	.....	1877	1	.....	.....	Déc.....	Chippawa	Minervá	Par le bureau.....	.....	1877.	.....	1er janvier.	5 00
Rennie, Robt .....	.....	1875	2	1	.....	do	Collingwood	Silver Spray.....	do	.....	do	.....	do	5 00
Robertson, James.....	.....	1877	1	.....	.....	do	Ste. Catherine.....	Nil.....	do	.....	do	.....	do	5 00
Ross, John .....	.....	1869	1	7	.....	do	Port Robinson.....	M. R. Mitchell.....	do	.....	do	.....	do	1 00
Rice, John .....	.....	1877	1	.....	.....	do	Newboro.....	Falcon	do	.....	do	.....	do	5 00
Rockfort, Alex.....	.....	1869	1	7	.....	do	Kingston	Simon Davis.....	do	.....	do	.....	do	1 00
Robertson, Henry.....	2	1866	1	11	.....	do	do	Norfolk	do	.....	do	.....	do	1 00
Robinson, Wm. F.....	3	1869	1	8	.....	do	Belleville.....	Prince Edward.....	do	.....	do	.....	do	1 00
Roy, Francis.....	3	1870	3	5	1875	1	Prescott	Jean Baptiste.....	do	.....	do	.....	do	1 00
Ryan, Thos.....	2	1860	1	17	.....	Oct.....	Lachine.....	Prince of Wales....	do	.....	do	.....	do	1 00
Robitaille, Louis.....	3	1864	1	13	.....	do	Montréal	New York.....	do	.....	do	.....	do	1 00
Roberge, Lou's .....	.....	1876	2	.....	.....	do	do	Calumet.....	do	.....	do	.....	do	5 00
Rondeau, Louis.....	3	1864	1	13	.....	do	Sorel.....	Alice.....	do	.....	do	.....	do	1 00
Raymond, Onisime .....	.....	1876	1	1	.....	do	do	Nil.....	do	.....	do	.....	do	1 00
Robitaille, Chas.....	.....	1873	2	3	1871	1	do	do	do	.....	do	.....	do	1 00
Rapelle, Geo.....	.....	1877	1	.....	.....	do	Montréal	do	do	.....	do	.....	do	5 00
Ritter, Arthur E.....	.....	1873	3	1	.....	do	Sorel.....	Caroline.....	do	.....	do	.....	do	1 00
Rondeau, Dieu D.....	.....	1877	1	.....	.....	do	do	Royal	do	.....	do	.....	do	5 00
Robert, Placide	3	1867	1	10	.....	do	do	Charlemagne.....	do	.....	do	.....	do	1 00
Roger, Cicéphas .....	.....	1870	3	5	.....	do	Lévis	Lady Head.....	do	.....	do	.....	do	6 00

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur pendant l'année expirée le 31 décembre 1876—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Date du 2 ^e examen par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Nombre d'examen par le bureau.	Nombre d'examen locaux.	Date de l'émission.	Résidence.	Nom du bateau à vapeur sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire.
								1876.				1876.	\$ cts.
Roger, Ferdinand .....	.....	3	1877	1	.....	.....	.....	Oct.	St. Bernard	St. George ..	Par le bureau	1 ^{er} janvier.	5 00
Reynold, Alex. John ..	.....	1	1877	1	.....	.....	.....	do	Halifax, N.E.	Acadia	do	do	5 00
Roy, Alfred .....	.....	1	1869	3	4	.....	.....	do	Lévis	Reindeer	do	do	1 00
Ralph, Josiah	1	.....	1867	3	8	.....	.....	do	Québec	Napoléon III.	do	do	1 00
Roger, Joseph .....	.....	3	1876	1	1	.....	.....	do	St. Antoine	Héro	do	do	1 00
Rouleau, Méderic .....	.....	1	1874	3	1	.....	.....	do	Lévis	Maud	do	do	1 00
Ryan, Thos.	1	.....	1860	2	16	.....	.....	do	St. Ronald	Norwegian	do	do	2 00
Roy, Cyrille .....	.....	1	1873	2	3	.....	.....	do	Lévis	Champion	do	do	8 00
Roy, Thomas	3	.....	1875	1	2	.....	.....	do	St. Stephen	Wm. Stroud	do	do	1 00
Riddle, Geo. W. ....	.....	1	1872	1	5	.....	.....	do	Yarmouth	G. W. Johnson	do	do	1 00
Rettalie, John	1	.....	1871	4	3	.....	.....	do	St. Jean, N.B.	W. Extension	do	do	1 00
Ritchie, William	3	.....	1876	2	.....	1876	1	do	Halifax, N.E.	Flamborough	do	do	5 00
Robson, William .....	.....	1	1869	1	8	.....	.....	do	St. Jean, N.B.	Neptune	do	do	1 00
Ross, John	1	.....	1869	1	8	.....	.....	do	do	E. Stuart	do	do	2 00
Ross, G. ....	.....	3	1876	1	1	.....	.....	do	do	do	do	do	1 00
Ross, Robt. F. ....	.....	2	1874	1	3	.....	.....	do	Frédéricton	Nil	do	do	1 00
Roach, Thos. ....	.....	2	1869	2	7	.....	.....	do	do	Enterprise	do	do	1 00

Rove, Wm. C.....	1	1872	1	5	.....	do	.....	Yarmouth, N.E. ....	.....	do	.....	do	1 00
Russell, Matthew.....	.....	1	1875	1	2	.....	do	Newcastle .....	.....	do	.....	do	1 00
Sharpe, James.....	2	1865	1	11	.....	.....	.....	Wellington Square	.....	do	.....	do	1 00
Schrag, David D.....	L	.....	.....	1	1874	2	.....	Canning, P.O.....	.....	do	.....	do	10 00
Strathdie, W. G....	.....	3	1875	1	1	.....	.....	London .....	.....	do	.....	do	1 00
Spain, Fred.....	.....	2	1874	2	.....	.....	.....	Port Rowan .....	.....	do	.....	do	1 00
Short, Wm. B.....	L	.....	.....	.....	1876	1	.....	Napanee .....	.....	do	.....	do	1 00
Strachan, James .....	.....	2	1874	1	2	.....	.....	Goderich .....	.....	do	.....	do	5 00
Spain, Fred.....	.....	1	1875	3	.....	.....	.....	Port Rowan.....	.....	do	.....	do	2 00
Scanow, George	3	1872	3	3	1871	1	.....	Windsor .....	.....	do	.....	do	5 00
Scott, Walter	2	1860	1	17	.....	.....	.....	Hamilton.....	.....	do	.....	do	1 00
Scott, Charles.....	2	1872	4	2	.....	.....	.....	do .....	.....	do	.....	do	5 00
Sharpe, James	2	1865	1	12	.....	.....	.....	Wellington Square	.....	do	.....	do	1 00
Stewart, Adam.....	.....	3	1877	1	.....	.....	.....	Hamilton.....	.....	do	.....	do	5 00
Spence, Wm. R.....	.....	2	1877	1	.....	.....	.....	do .....	.....	do	.....	do	5 00
Smiley, John .....	.....	3	1877	1	.....	.....	.....	Port Dalhousie.....	.....	do	.....	do	5 00
Seeley, N. A.....	.....	1	1873	3	1872	1	.....	St. George.....	.....	do	.....	do	5 00
Stephe-son, Patrick...	3	1870	2	5	1876	1	.....	St. Jean, N.B.....	.....	do	.....	do	1 00
Sutherland, Wm .....	.....	2	1873	2	1872	2	.....	Kingston.....	.....	do	.....	do	5 00
Snider, Alex.....	3	1867	1	9	.....	.....	.....	Lachine .....	.....	do	.....	do	1 00
Simmons, Thomas.....	Limité.....	1874	2	1	1873	3	.....	Elgin .....	.....	do	.....	do	5 00
Summerville, Alex....	1	1860	1	16	1872	1	.....	Kingston.....	.....	do	.....	do	1 00
Sloan, Robert.....	3	1869	4	4	.....	.....	.....	do .....	.....	do	.....	do	1 00
Smith, John .....	.....	1	1871	5	1870	1	.....	Montréal .....	.....	do	.....	do	2 00

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur pendant l'année expirée le 31 décembre 1876—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien	Classe d'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Résidence.	Nom du bat. à vapeur sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire.
								1876.				1877.	\$ cts.
Seeds, Daniel .....	.....	3	1875	1	1	.....	.....	Jan	Napierville	Dredge	Par le bureau	1er janvier, 1877.	1 00
Sheridan, Michel	Limité .....	.....	1869	2	6	1876	1	Avril	Sorel	Montréal	do	do	5 00
Sweeton, Wm	1 .....	.....	1869	2	7	.....	.....	Nov	Pictou, N.E.	Nil	do	1er janvier, 1877.	1 00
Stevens, Douglass	Limité .....	.....	.....	.....	.....	1876	1	Juin	Halifax, N.E.	Alpha	Smith	1er janvier, 1876.	5 00
Strickland, D. F	2 .....	.....	1876	1	.....	.....	.....	Jan	New Westminster.	Royal City	Par le bureau	1er janvier, 1876.	5 00
Stalker, Hugh .....	.....	1	1876	1	.....	.....	.....	do	Burrard Inlet	Union	do	do	5 00
Steele, Wm. A	Limité .....	.....	.....	.....	.....	1875	2	Avril	Victoria, C.B.	Isabel	Westgarth	1er avril	5 00
Stephen, David	3 .....	.....	1876	1	.....	.....	.....	Jan	do	Otter	Par le bureau	1er janvier, 1877.	5 00
Steele, Wm. A	3 .....	.....	1876	1	.....	.....	.....	do	do	Isabel	do	do	5 00
Smith, James T	2 .....	.....	1877	1	.....	.....	.....	Déc	do	Grappler	do	1er janvier, 1877.	5 00
Steele, Wm. A	2 .....	.....	1877	1	.....	1875	2	do	do	Cariboo Fly	do	do	5 00
Stalker, Hugh .....	.....	1	1876	1	1	.....	.....	Déc	Burrard Inlet	Union	do	do	1 00
Sheehan, Daniel	L .....	.....	.....	.....	.....	1876	1	Avril	Victoria, C.B.	Beaver	Westgarth	1er avril, 1876.	5 00
Smith, James Gray	L .....	.....	1875	1	1	1871	2	Avril	Toronto	F. L. Baines	Menelley	9 août, 1876.	5 00
Sanger, Richard	L .....	.....	.....	.....	.....	1876	1	Sept	Oswego	D. C. West	Taylor	9 sept., 1876.	5 00
Stevenson, John	1 .....	.....	1862	.....	14	.....	.....	do	Port Hope .....	.....	Par le bureau	1er janvier, 1876.	10 00

Simmons, Thomas.....	L	1874	2	1	1873	4	Juil	Elgin.....	Eleanor	Taylor	14 juillet.... 1877.	5 00
Schrag, David D.....	.....	1	1	1	1873	1	Déc	Canning, P.O.....	KataPilgrim.....	Par le bureau.....	1er janvier.	5 00
Smith, James Gray....	.....	1	3	.....	1872	2	do	Toronto	F. L. Baines.....	do	do	5 00
Smith, James L.....	.....	2	1	.....	.....	.....	do	Collingwood.....	Lily Kerr.....	do	do	5 00
Smith, John Harens...	.....	1	3	.....	1875	1	do	Port Colborne.....	Hector.....	do	do	1 00
Smith, William.....	.....	3	1	2	.....	.....	do	Dunville.....	Neelon & Julien...	do	do	1 00
Stevens, John.....	2	.....	2	10	.....	.....	do	Ste. Catherine.....	Shickluna.....	do	do	1 00
Swanson, John.....	.....	1	1	7	.....	.....	do	Dunville.....	Lizzie.....	do	do	1 00
Swain, Wm. John.....	.....	3	1	.....	.....	.....	do	Collingwood.....	Chicora.....	do	do	5 00
Swift, John.....	.....	3	1	3	1873	1	do	Kingston.....	Shickluna.....	do	do	1 00
Simmons, Geo. L.....	3	.....	4	4	.....	.....	do	Portsmouth.....	America.....	do	do	1 00
Simmons, Thomas.....	.....	2	2	2	1873	3	do	Elgin.....	Mixer.....	do	do	1 00
Simons, John.....	.....	2	2	5	1870	1	do	Ile du Jardin.....	J. A. Macdonald...	do	do	1 00
Sloan, Robert.....	3	.....	4	5	.....	.....	do	Kingston.....	Marquis of Lorne..	do	do	1 00
Smith, F. E.....	.....	1	2	1	.....	.....	do	Lindsay.....	Ontario.....	do	do	1 00
Smith, Thomas.....	3	.....	1	15	1873	1	do	Ile du Jardin.....	Hiram Calvin.....	do	do	1 00
Sommerville, Francis.	2	.....	1	5	.....	.....	do	Morrisburg.....	Chieftain.....	do	do	1 00
Stevens, James.....	.....	3	1	.....	.....	.....	do	Bobcaygeon.....	Agnes McMahon...	do	do	5 00
Sullivan, William.....	.....	1	1	8	.....	.....	do	Kingston.....	NH.....	do	do	1 00
Spedding, Henry, Sen.	2	.....	2	12	.....	.....	Oct.	Montréal.....	Matilda.....	do	do	1 00
Seguin, Jean B.....	.....	1	2	4	.....	.....	do	Rigaud.....	Arctic.....	do	do	1 00
Seguin, Jean B.....	.....	1	2	4	1871	1	do	Montréal.....	Cariboo.....	do	do	1 00
Spedding, Henry, jun.	.....	1	3	2	1874	1	do	Montréal.....	Quaker City.....	Par le bureau.....	1er janvier.	1 00
Savariat, Louis.....	.....	2	2	7	.....	.....	do	Longueuil.....	Dredge.....	do	do	1 00
Seeds, Daniel.....	.....	3	1	2	.....	.....	do	Allan's Corners...	do	do	do	1 00

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur, pendant l'année expirée le 31 décembre 1876. — *Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre d'examen par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du premier examen local.	Nombre d'examen locaux.	Date de l'émission.	Résidence.	Nom du bat. à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire.
Stroh, G. F.	.....	1	1874	1	.....	.....	.....	1876.	Buffalo, E.-U.	C. M. Riter	Par le bureau	1er janvier.	\$ cts. 5 00
Short, William H.	1	.....	1863	3	12	.....	.....	do	Montréal	Chain Tug	do	do	1 00
Short, Alex.	.....	1	1876	1	.....	1875	1	do	do	Welshman	do	do	5 00
Short, Alex.	.....	1	1876	1	1	1875	1	do	do	do	do	do	1 00
Short, Uriah	.....	1	1876	2	.....	.....	.....	do	do	America	do	do	5 00
Short, Thos.	3	.....	1872	2	4	1874	1	do	do	C. J. Brydges	do	do	1 00
Smith, William	1	.....	1860	1	17	.....	.....	do	Sorel	do	do	do	1 00
Savariat, Samuel	.....	1	1877	1	.....	.....	.....	do	Rouse's Point	Quaker City	do	do	5 00
Sheriden, Michel	.....	1	1871	2	5	1876	1	do	Sorel	Montréal	do	do	5 00
Steadworthy, Wm.	.....	1	1873	2	3	1872	1	do	do	Saint Louis	do	do	1 00
Spinard, Jean B.	.....	1	1871	3	4	.....	.....	do	do	Champion	do	do	1 00
Samson, Ernest	3	.....	1872	4	2	.....	.....	do	Lévis	Senecal	do	do	6 00
Steele, William	1	.....	1874	1	3	1873	1	do	Québec	Camina	do	do	1 00
Samson, Jean	.....	1	1871	3	4	.....	.....	do	Lévis	Dauntless	do	do	1 00
Staveley, Thomas	.....	1	1872	2	4	.....	.....	do	do	Nil	do	do	2 00
Salter, Wm. H.	.....	3	1877	1	.....	.....	.....	do	Halifax, N.-E.	Nil	do	do	5 00
Smith, S. W.	.....	1	1872	2	4	.....	.....	do	Newcastle	St. Patrick	do	do	1 00

Stephenson, Patrick...	3	.....	1870	2	3	1876	1	do	Halifax, N.E.	Delta	do	.....	do	5 00
Stevens, Douglass	1	.....	1877	1	.....	1876	1	do	do	do	do	.....	do	5 00
Sutcliffe, C. D.	.....	3	1877	1	.....	.....	.....	do	Yarmouth	Nil	do	.....	do	5 00
Sweet, William	.....	1	1876	2	.....	.....	.....	do	Cap-Breton	A. Knight	do	.....	do	5 00
St. Michel, Pierre	.....	1	1871	1	6	.....	.....	do	Trois-Rivières	Nil	do	.....	do	1 00
St. Pierre, Antoine	.....	1	1868	2	8	.....	.....	do	do	La Ligne	do	.....	do	1 00
St. Pierre, Alfred	.....	1	1876	2	.....	1874	2	Oct.	do	La Ligne	do	.....	do	5 00
St. Martin, Félix	.....	1	1871	3	4	.....	.....	do	Sorel	Messenger	do	.....	do	5 00
St. Martin, Narciso	.....	2	1877	1	.....	.....	.....	do	do	Georgiana	do	.....	do	5 00
St. Arnaud, Honoré	3	.....	1867	1	10	.....	.....	do	do	Vermont	do	.....	do	1 00
St. John, O. P.	2	.....	1869	3	6	.....	.....	do	Ste. Catherine	Sovereign	do	.....	do	1 00
St. Michel, Chas., père	2	.....	1865	1	11	.....	.....	Jan.	Napierville	Rover	do	.....	1876. 1er janvier	1 00
Farlaing, Geo.	L	.....	.....	.....	.....	1875	2	Oct.	Toronto	Bouquet	Risley	.....	12 octobre	5 00
Thorburn, John	.....	2	1873	1	3	1871	1	Fév.	Kincardine	Nil	Par le bureau	.....	1er janvier	1 00
Thomson, A. F.	3	.....	1875	1	1	.....	.....	Avril	St. Jean, N.B.	Nil	do	.....	do	1 00
Trotter, Samuel	3	.....	1873	4	1	.....	.....	Nov.	Chatham	J. W. Steinhoff	do	.....	1877. 1er janvier	5 00
Taylor, Henry	.....	1	1877	1	.....	1873	2	do	do	Nil	do	.....	do	5 00
Thorpe, George	.....	1	1874	2	2	.....	.....	do	Windsor	Michigan	do	.....	do	1 00
Taylor, William	.....	1	1873	2	3	.....	.....	do	do	do	do	.....	do	1 00
Tonkin, John	2	.....	1871	2	5	1875	1	do	Sarnia	Manitoba	do	.....	do	1 00
Tilley, Edwin Wm.	.....	3	1877	1	.....	.....	.....	Déc.	do	Isaac May	do	.....	do	5 00
Tarling, George	.....	1	1877	1	.....	1875	3	do	Toronto	McEdward	do	.....	do	5 00
Taylor, J. F.	1	.....	1861	1	16	.....	.....	do	Ste. Catherine	Scotia	do	.....	do	1 00
Thériault, Francis, fils	.....	3	1877	1	.....	.....	.....	do	Beauharnois	F. Smith	do	.....	do	5 00

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur pendant l'année expirée le 31 déc. 1876. — Suite.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Résidence.	Nom du ba ^{te} à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire.
Thorne, William.....	.....	1	1875	2	1	1874	1	1876.	Collingwood.....	Mary Beck.....	Par le bureau.....	1877.	\$ 1 00
Thorne, Robert.....	.....	1	1873	4	.....	.....	.....	do	do	Georgiana.....	do	do	1 00
Thornley, Samuel.....	3	.....	1876	2	.....	1875	1	do	Port Colbourne....	J. Armstrong.....	do	do	5 00
Townsend, Wm.....	3	.....	1861	1	16	.....	.....	do	Port Dalhousie....	Neelan & Julien...	do	do	1 00
Theriault, Francis.....	2	.....	1866	1	11	.....	.....	do	Beauharnois	J. A. Macdonald...	do	do	1 00
Thornton, Edward.....	.....	1	1875	3	.....	.....	.....	do	Kingston.....	M. A. Robertson...	do	do	5 00
Thurston, Henry.....	2	.....	1870	5	3	1869	4	do	do	Active.....	do	do	1 00
Trickey, Alex.....	.....	3	1875	1	2	.....	.....	do	Cornwall.....	Lake Erie.....	do	do	1 00
Turnbull, James.....	2	.....	1876	1	1	1875	1	do	Prescott.....	Niagara.....	do	do	1 00
Turner, Angus.....	2	.....	1865	2	11	1875	1	do	Toronto.....	Kincardine	do	do	1 00
Trempe, Pierre.....	3	.....	1864	1	13	.....	.....	Oct.....	Sorel	John.....	do	do	1 00
Thibed-an, Alexis.....	3	.....	1870	3	5	.....	.....	do	do	Milford	do	do	1 00
Thomson, Andrew.....	3	.....	1873	3	2	1873	1	do	Montréal	St. Francis	do	do	1 00
Terrian, Label.....	3	.....	1860	1	17	.....	.....	do	Sorel.....	Maskinonge	do	do	1 00
Tardie, Napoléon.....	.....	2	1875	2	1	.....	.....	do	Lévis.....	Reinde r.....	do	do	1 00
Tanguay, Jos. ph.....	2	.....	1860	1	17	.....	.....	do	St. Gervais.....	Champion.....	do	do	1 00
Theriot, Jean B.....	1	.....	1860	1	17	.....	.....	do	Lévis	St. Charles.....	do	do	1 00

Theroull, Simeon.....	3	1860	1	17	do	Laizoni.....	Saguenay.....	do	2 00
Tanguay, Xavier.....	3	1860	1	17	do	Bienville.....	St. Andrew.....	do	1 00
Theroull, Toussain....	3	1868	1	9	do	Lévis	St. Charles.....	do	2 00
Tanguay, Isidore.....	3	1867	1	10	do	do	Arctic.....	do	1 00
Thorne, J. F.....	.....	1	1870	2	5	do	St. Jean, N.-B.....	do	1 00
Terry, John.....	.....	2	1876	1	.....	Janv	Victoria.....	do	1876. 1er janvier.
Turnbull, James	2	.....	1876	1	1	Juillet.	Prescott.....	do	5 00
Thompson, Thos. P....	2	.....	1869	2	7	Déc.....	Québec	do	1 00
Tanguay, Isidore.	3	.....	1868	1	8	Fév	Lévis	do	1 00
Thompson, A. T.....	.....	3	1875	1	1	Avril	St. Jean, N.-B	do	1 00
Tobin, S. K .....	.....	3	1874	1	2	Oct.....	do	do	1877. 1er janvier.
Todvin, Daniel.....	3	.....	1872	2	4	do	Ile du P.-E.....	do	1 00
Trait, William .....	.....	1	1870	1	7	do	do	do	1 00
Turner, James	1	.....	1869	1	8	do	do	do	1 00
Vreeland, David.....	3	.....	1866	1	11	Déc.....	Sarnia.....	do	1 00
Vanbramer, James.....	2	.....	1867	1	1	do	Burrard Inlet.....	do	6 00
Welsch, John .....	.....	1	1869	2	7	Oct.....	St. Jean, N.-B.....	do	1 00
Webster, James.....	2	.....	1869	1	8	do	Pictou, N.-E.....	do	1 00
Webster, Henry.....	.....	3	1877	1	.....	do	do	do	5 00
Whitman, J. E.....	.....	3	1877	1	.....	do	Yarmouth.....	do	5 00
Wildar, Willard .....	.....	1	1877	1	.....	do	do	do	5 00
Williams, H. C.....	.....	1	1876	1	1	do	B. des Vaches, C.B. Ingham.....	do	2 00
Wilson, Thomas.....	.....	2	1875	1	2	do	Halifax.....	do	1 00

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur pendant l'année expirée le 31 décembre 1876—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Lieu de résidence.	Nom du bat. à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire.
Wilson, William.....	.....	2	1872	1	5	.....	.....	1876.	Dartmouth.....	Nil.....	Par le bureau.....	1877.	\$ cts. 2 00
Wilson, Alexander....	2	.....	1871	2	5	.....	.....	do	St. Jean, N.-B.....	Vangundy.....	do	do	5 00
Wilson, J. H.	3	.....	1870	3	5	1870	1	do	Windsor	City of Dresden....	do	do	1 00
Willing, Wm. H. ....	.....	1	1873	1	3	.....	.....	Fév	Wallaceburg.....	Ireland.....	do	1876.	2 00
Wright, Geo. W. ....	.....	2	1869	1	5	.....	.....	do	Port Hope.....	A. Wright.....	do	do	1 00
Willing, Wm. H.	L.	.....	1873	1	3	1876	1	Juin	Chatham	Ireland.....	Risley	12 juin.....	5 00
Walton, Thos.	L.	.....	.....	.....	.....	1874	2	do	Coboconk.....	Nipissing	do	12 do	5 00
Wells, Charles .....	.	.....	.....	.....	.....	1876	1	do	Ogdensburg	Florence.....	Taylor	12 do	5 00
Westaway, John.....	2	.....	1865	2	11	.....	.....	Mars	Amherstburg.....	Transier	Par le bureau.....	1877.	2 00
Wallace, B. C. ....	.....	3	1877	1	.....	.....	.....	Nov	Dresden.....	Alexander.....	do	do	5 00
Wells, Joseph.....	.....	2	1875	2	1	.....	.....	do	do ..	Beaver ..	do	do	1 00
Wilcox, Solon	L.	.....	1876	1	.....	1876	1	Mai	Burrard Inlet.....	Leonora.....	Westgarth ..	do	5 00
Wilcox, Solon.....	.....	2	1876	2	.....	1876	1	Déc	do	Lily.....	Par le bureau.....	do	10 00
Walker, David.....	.....	1	1871	3	4	.....	.....	do	Lindsay.....	Samson	do	do	1 00
Welsh, Warren .....	.....	3	1877	1	.....	.....	.....	do	Newborough.....	Edsall	do	do	5 00
White, James.....	.....	2	1877	1	.....	.....	.....	do	Harwood.....	Sherlock.....	do	do	5 00

Wright, Geo., jun.....	1	1870	2	6	1874	1	do	Port Hope.....	A. Wright.....	do	do	1 00
Walsh, William.....	2	1865	1	12	.....	.....	do	Ste. Catherine	Persia.....	do	do	1 00
Walton, Thomas	1	1877	1	.....	1874	2	do	Toronto	Coboconk	do	do	5 00
Warner, Christopher..	.....	1877	1	.....	.....	.....	do	Ste. Catherine	Nil	do	do	5 00
Wilcox, David	1	1867	3	8	.....	.....	do	Port Colborne	Ada Carter.....	do	do	1 00
Wilcox, George	2	1876	2	.....	.....	.....	do	Robinson	do	do	do	5 00
Wilson, H. T.....	2	1874	2	2	.....	.....	do	Ste. Catherine	Sovereign	do	do	2 00
Wright, Emerson	2	1868	3	6	.....	.....	do	do	California.....	do	do	1 00
Wright, Robert	2	1873	1	4	.....	.....	do	Allanburgh	Sovereign	do	do	1 00
Wadsworth, Thos.....	2	1862	1	14	.....	.....	Juin.....	Napanee	Corinthian	do	1876. 1er janvier	1 00
Webster, Wm.....	2	1867	2	8	.....	.....	Juillet...	Montréal	Nil	do	do	7 00
Wells, Wm. F.....	2	1870	4	4	.....	.....	Déc.....	Halifax, N.E	Alhambra	do	1877. 1er janvier	1 00
Webster, John.....	2	1873	1	3	.....	.....	Nov.....	Pictou, N.E	Nil	do	do	1 00
Waterfall, W. T	L.	1876	1	.....	1875	2	Août...	Québec	Lake.....	Smith	1876. 24 août	5 00
Walker, J. G.....	1	1875	1	1	1874	1	Juillet...	Halifax, N.E	Nil	Par le bureau.....	1er janvier	1 00
Webster, John	2	1873	1	2	.....	.....	do	St. Jean, N.B.	do	do	do	1 00
Yeates, Geo. W.....	.....	1872	2	3	1876	1	do	Walkerville	Ada Allen.....	Risley.....	20 juillet	5 00
York, Edward	3	1862	1	14	1870	1	Juin ...	Brockville.....	Prince Albert	Par le bureau.....	1er janvier	5 00
Young, Francis .....	.....	1873	2	3	1872	1	Jan	Owen Sound	Francis Smith	do	1877. 1er janvier	1 00
York, Edward ..	3	1871	1	6	1870	1	Déc.....	Carillon	Ivanhoe ..	do	do	1 00
											\$3,038 00	

ANNEXE No. 2.

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU BUREAU DES EXAMINATEURS DES
CAPITAINES ET SECONDS, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE
LE 31 DÉCEMBRE, 1877.

HALIFAX, N.-E., 2 janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du Bureau des examinateurs des capitaines et seconds, jusqu'au 31 décembre 1876.

Le Bureau s'est réuni au port d'Halifax, N.-E., à St. Jean, N.-B., et Charlottetown, Ile du Prince-Edouard, pour l'examen des candidats suivants :

A Halifax, N.-E., les 5 et 6 janvier.

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats..... 1

do seconds do 1

Trois candidats pour le grade de second n'ont pas réussi, sur la navigation.

A Halifax, N.-E., le 14 janvier.

Nombre de seconds qui ont obtenu des certificats..... 3

A St. Jean, N.-B., les 18 et 19 janvier.

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats..... 2

do seconds do do 1

Un candidat pour le grade de capitaine n'a pas réussi, sur la navigation.

A Halifax, N.-E., les 3 et 4 février.

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats..... 2

do seconds do do 1

Un candidat pour le grade de second n'a pas réussi, sur la navigation.

A St. Jean, N.-B., les 15 et 16 février.

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats..... 5

Six candidats pour le grade de capitaine et un pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation.

A St. Jean, N.-B., les 7 et 8 mars.

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats..... 8

do seconds do do 4

Un candidat pour le grade de capitaine et un pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation, et un candidat pour le grade de second n'a pas réussi, sur le matelotage.

A Halifax, N.-E., les 16 et 17 mars.

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats..... 2

do seconds do do 5

Trois candidats pour le grade de capitaine et un pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation.

A Halifax, N.-E., les 30 et 31 mars.

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats..... 2

Trois candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi, sur la navigation.

A St. Jean, N.B., les 5 et 6 avril.

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats..... 2
do seconds do 1

Deux candidats pour le grade de capitaine et deux pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation, et un candidat pour le grade de second n'a pas réussi, sur le matelotage.

A Halifax, N.E., les 20^e et 21 avril.

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats..... 3
do seconds do 2

Trois candidats pour le grade de capitaine, n'ont pas réussi, sur la navigation.

A St. Jean, N.-B., les 27 et 28 avril.

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats 2
do seconds do 1

Deux candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi, sur la navigation.

A Halifax, N.-E., les 11 et 12 mai.

Nombre de capitaine qui ont obtenu des certificats..... 3
do seconds do 1

Trois candidats pour le grade de capitaine et trois pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation.

A St. Jean, N.-B., les 23 et 24 mai.

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats..... 2
do seconds do 2

Trois candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi, sur la navigation.

A Halifax, N.-E., les 29 et 30 mai.

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats..... 4
do seconds do 1

Un candidat pour le grade de capitaine et cinq pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation.

A St. Jean, N.-B., les 14 et 15 juin.

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats..... 4

A Halifax, N.E., les 22 et 23 juin.

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats..... 3
do seconds do 2

Un candidat pour le grade de capitaine et quatre pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation.

A St. Jean, N.B., les 6 et 7 juillet.

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats..... 4
do seconds do 1

Deux candidats pour le grade de capitaine et deux pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation.

Le capitaine Roderick Cameron et M. Frederick W. Hyndman, M. R., ayant été nommés examinateurs des capitaines et seconds au port de Charlottetown, Ile du Prince-Edouard, et ayant, à cet effet, subi les examens nécessaires, le bureau s'est pour la première fois réuni dans ce port pour l'examen des candidats les 10 et 11 juillet, et un capitaine a obtenu son certificat.

A Halifax, N.-E., le 14 juillet.

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats..... 2

A St. Jean, N.-B., les 1er et 2 août.

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	5
do seconds do	3

Trois candidats pour le grade de capitaine et un pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation.

A Halifax, N.-E., le 8 août.

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	1
do seconds do	2

A Charlottetown, Ile du Prince-Edouard, le 19 août.

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	1
--	---

A St. Jean, N.-B., les 22 et 23 août.

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	2
do seconds do	2

Un candidat pour le grade de second et deux pour celui de capitaine n'ont pas réussi, sur la navigation.

A Halifax, N.-E., les 31 août et 1er septembre.

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	1
do seconds do	1

Un candidat pour le grade de second n'a pas réussi, sur la navigation.

A St. Jean, N.-B., les 21 et 22 septembre.

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	6
do seconds do	3

Un candidat pour le grade de capitaine n'a pas réussi, sur le matelotage, et quatre pour le même grade n'ont pas réussi, sur la navigation.

A Halifax, N.-E., les 25 et 26 septembre.

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	3
do seconds do	1

Deux candidats pour le grade de capitaine et deux pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation.

A Charlottetown, Ile du Prince-Edouard, le 28 septembre.

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	1
--	---

A St. Jean, N.-B., les 11 et 12 octobre.

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	3
--	---

Un candidat pour le grade de capitaine n'a pas réussi, sur le matelotage, et quatre pour le même grade n'ont pas réussi, sur la navigation.

A Halifax, N.-E., le 16 octobre.

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	3
do seconds do	1

Un candidat pour le grade de capitaine et un pour celui de second, n'ont pas réussi, sur la navigation.

A St. Jean, N.-B., les 31 octobre et 1er novembre.

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	3
do seconds do	3

Deux candidats pour le grade de capitaine et un pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation.

A Halifax, N.E., le 6 novembre.

Capitaine qui a obtenu un certificat 1

Seconds qui ont do do 2

Deux candidats pour le grade de capitaine et un pour le grade de second n'ont pas réussi, sur la navigation.

A Charlottetown, le 8 novembre.

Capitaines qui ont obtenu des certificats..... 2

A St. Jean, N.B. les 22 et 23 novembre.

Capitaines qui ont obtenu des certificats..... 2

Seconds do do 3

A Halifax, N.E., le 28 novembre.

Capitaines qui ont obtenu des certificats..... 3

Seconds do do 1

A St. Jean, N.B., les 14 et 15 décembre.

Capitaines qui ont obtenu des certificats..... 3

Seconds do do 2

Deux candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi, sur la navigation.

Ainsi quatre-vingt-treize (93) candidats ont obtenu le grade de capitaine, et cinquante et un (51) celui de seconds.

Quarante-trois (43) certificats de service comme capitaine, et seize (16) comme second ont été également accordés pendant l'année.

Il a été suggéré que ce serait un avantage pour les troisièmes officiers qui font le service en Angleterre si on leur permettait de subir un examen volontaire afin d'avoir ce grade dans les ports anglais, ce qu'ils n'ont pas maintenant, comme vous savez. Puisque nous n'avons pas de grade de troisième officier, ils sont obligés, dans un port anglais, de s'acquitter comme maîtres d'équipage, et ils ne reprennent leur grade véritable que lorsque le navire est en mer. Un examen de ce genre les mettrait sur le même pied que leurs collègues du Royaume-Uni, et leur permettrait d'aspirer au grade de capitaines après avoir servi pendant un an, au lieu de deux, comme aujourd'hui, en qualité de seconds.

Il a été suggéré, ainsi, que des mesures devraient être prises pour l'examen des capitaines de tous les navires mus par la vapeur et *employés au transport des voyageurs* sur les lacs ou sur les bords de la mer en Canada, cet examen devant être restreint aux sujets que les circonstances peuvent demander. Les connaissances exigées pourraient être peu nombreuses pour la première année, avec l'entente qu'elles le seront davantage lorsque l'honorable ministre de la Marine le jugera à propos.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

P. A. SCOTT,

Président.

L'honorable

Ministre de la Marine et des Pêcheries,

etc., etc., etc.

LISTES DES CERTIFICATS de capacité accordés aux capitaines et seconds par le ministère de la Marine et des Pêcheries du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1876.

CAPACITÉ.

No. du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Grade.	Résidence.	Lieu où l'examen a été subi.	Honoraires.
805	7 janvier...	William Elven Matthews.....	Second.....	St. Jean, N.B.....	St. Jean.....	\$ 5 00
806	12 do	Isaac Kenney.....	do	Sheet Harbour, Halifax, N.E.....	Halifax.....	5 00
807	12 do	Hiram McKenzie.....	Capitaine....	Maitland, comté de Hants, N.E.....	do	10 00
808	21 do	Stephen Knowlton.....	Second.....	Advocate Harbour, N.E.....	do	5 00
809	21 do	Robert Burton Collins Outerbridge.....	do	Halifax, N.E.....	do	5 00
810	21 do	Robert Burns.....	do	do	do	5 00
811	31 do	Joseph Rogers Crosby.....	Capitaine....	Yarmouth, N.E.....	St. Jean.....	10 00
812	31 do	Peter Cameron.....	do	St. Jean, N.B.....	do	10 00
813	31 do	Samuel Williams.....	Second.....	Bear River, N.E.....	do	5 00
814	11 février...	Michael Alexander McDonald.....	Capitaine....	Pictou, N.E.....	Halifax.....	10 00
815	11 do	Charles Henry Swain.....	do	Clyde River, comté de Shelburne, N.E.....	do	10 00
816	11 do	Henry Richmond Butt.....	Second.....	Halifax, N.E.....	do	5 00
817	24 do	Joseph Graves Brinton.....	Capitaine....	Port Williams, N.E.....	St. Jean.....	10 00
818	24 do	James Augustus McLarren.....	do	Argyle, N.E.....	do	10 00
819	24 do	Charles John Askew.....	do	St. Jean, N.B.....	do	10 00

820	24	do	William Fownes	do	do	10 00
821	24	do	Isaac Archibald Gould	do	Noel, comté de Hants, N.-E.	10 00
822	6 mars	.....	Wesley Fielding	do	Hantsport, N.-E.	10 00
823	6	do	Ira Sprague Crowe	Second	Londonderry, N.-E.	5 00
824	17	do	Robert Currie Bacon	do	St. Jean, N.-B.	5 00
825	17	do	John Thomas Sylvester	do	do	5 00
826	17	do	George Marr	do	Quaco, N.-B.	5 00
827	17	do	Omer Cosseboom	do	Digby, N.-E.	5 00
828	17	do	George Adolphus Mallett	Capitaine	Anse Gilbert, N.-E.	10 00
829	17	do	David Leonard Oram Williams	do	Kingston, N.-B.	10 00
830	17	do	Evelyn, Edward Robbins	do	St. Jean, N.-B.	10 00
831	17	do	Benjamin Robbins Clements	do	do	10 00
832	17	do	Jacob Norman Tedford	do	Yarmouth, N.-E.	10 00
833	17	do	George Whitaker James Bissett	do	St. Jean, N.-B.	10 00
834	17	do	Norman Mullen	do	do	10 00
835	17	do	John Barry	do	do	10 00
836	24	do	James McCrossan	do	Pictou, N.-E.	10 00
837	24	do	John Albrow Chisholm	do	Londonderry, N.-E.	10 00
838	24	do	John Edward Jones	Second	Pugwash, N.-E.	5 00
839	24	do	Henderson Ellis	do	Hall Harbor, N.-E.	5 00
840	24	do	Thomas Albert Masters	do	Hantsport, comté de Hants, N.-E.	5 00
841	24	do	Cyrus Churchill Davison	do	Hantsport, N.-E.	5 00
842	24	do	Angus McDonald	do	Halifax, N.-E.	5 00
843	7 avril	....	John Lemuel Crossley	Capitaine	Cheverie, N.-E.	10 00
844	7	do	John James Irving	do	Pictou, N.-E.	10 00

LISTE des certificats de capacité accordés aux capitaines et seconds.—*Suite.*

Nombre de cer- tificat.	Date du certificat.	Nom.	Grade.	Résidence.	Lieu où l'examen a été subi.	Honoraires.
845	15 avril	Alex. Wm. Hanington...	Capitaine...	Pointe du Chêne, N.-B.	St. Jean...	\$ 10 00
846	15 do	Thos. Maryfield Grafton...	do	Brighton, N.-E.	do	10 00
847	15 do	John Maloney	Second	St. André N.-B.	do	5 00
848	26 do	Abner Nelson	Capitaine	Shubénacadie, N.-B.	do	Pas d'hono- raires req.
849	27 do	Roderick Steele	Second	Port Richmond, N.-B.	Halifax	5 00
850	27 do	Walter Larking Smith	Capitaine	Barrington, N.-E.	do	10 00
851	27 do	James Berrigan	do	Halifax, N.-E.	do	10 00
852	27 do	John Wesley Dotten	Second	Wallace, N.-E.	do	5 00
853	27 do	David Larkin Ross	Capitaine	Barrington, N.-E.	do	10 00
854	6 mai	Henry Bentote	do	St. Jean, N.-B.	St. Jean	10 00
855	6 do	William Conaughton	Second	Richibouctou, N.-B.	do	5 00
856	6 do	Henry Allen Johnson	Capitaine	Digby, N.-E.	do	10 00
857	18 do	Jeffrey Babin	do	Pictou, N.-E.	Halifax	10 00
858	18 do	James Keating	do	Halifax, N.-E.	do	10 00
859	18 do	James Augustus Farquhar	do	do	do	10 00
860	18 do	Andrew James Bartling	Second	Liverpool, N.-E.	do	5 00
861	31 do	Vincent Fondacaro	Capitaine	St. Jean, N.-B.	St. Jean	10 00

862	31	do	James McDonald	do	Pictou, N.-E.....	do	10 00
863	31	do	Joseph Buchanan.. ..	Second.....	Portland, N.-B.....	do	5 00
864	31	do	Norman Churchill.....	do	Yarmouth, N.-E.....	do	5 00
865	5	juin	James Edward Townsend.....	Capitaine...	Sydney, C.-B.....	Halifax.....	10 00
866	5	do	John McDonald.....	do	Summerside, I.P.-E.....	do	10 00
867	5	do	Albert Davidson	do	Hantsport, N.-E.....	do	10 00
868	5	do	Alexander Mann.....	do	New Glasgow, N.-E.....	do	10 00
869	5	do	Clarence Wier	Second.....	Londonderry, N.-E.....	do	5 00
870	21	do	Oliver Douglas Barbarie.....	Capitaine...	Portland, N.-B.....	St. Jean.....	10 00
871	21	juin	William McKenzie	do	Pictou, N.-E.....	do	10 00
872	21	do	William Albert Copp	do	Harvey, N.-B.....	do	10 00
873	21	do	Rufus William Smith.....	do	Parrsboro'	do	10 00
874	3	juillet	Henry Forbes.....	do	Matland, N.-E.....	Halifax.....	10 00
875	3	do	Nathan Zwicker	Second.....	Liverpool, N.-E.....	do	5 00
876	3	do	Alexander Dixon Cottam.....	Capitaine...	Folly Village, N.-E.....	do	10 00
877	3	do	William Morton Gillmore.....	do	Horton Landing, N.-E.....	do	10 00
878	3	do	Frederick William Blethen	Second.....	Yarmouth, N.-E.....	do	5 00
879	11	do	Francis John Brown	Capitaine...	Oakville, Ontario.....	St. Jean.....	10 00
880	11	do	Silliker Bulmer.....	do	Sackville, N.-B.....	do	10 00
881	11	do	John Reynolds	do	Annapolis, N.-E.....	do	10 00
882	11	do	Edwin Douglas Lordly	do	Chester, N.-E.....	do	10 00
883	11	do	George William Doty	Second.....	Yarmouth, N.-E.....	do	5 00
884	17	do	Daniel Sinclair	Capitaine...	Charlottetown, I.P.-E.....	Charlottetown.....	10 00
885	19	do	George Watson.....	do	Halifax, N.-E.....	Halifax.....	10 00
886	19	do	Samuel Harlow Hard.....	do	Lockeport, N.-E.....	do	10 00

LISTE des certificats de capacité accordés aux capitaines et seconds.—*Suite.*

No. du certi- ficat.	Date du certificat.	Nom.	Grade.	Résidence.	Lieu où l'examen a été subi.	Honoraires.
						\$ cts.
887	9 août.....	John Whitfield O'Neill.....	Capitaine...	Hillsbor', N.-B.....	St. Jean.....	10 00
888	9 do	John Mason Marshman	do	Annapolis, N.-E.....	do	10 00
889	6 do	Humphrey Louis Healey.....	Second.....	St. Jean, N.-B.....	do	5 00
890	9 do	Egerton Haines Parker.....	do	Freepo't, N.-E.....	do	5 00
891	9 do	Seth Ebenezer Johnston.....	Capitaine...	Yarmouth, N.-E.....	do	10 00
892	9 do	William Haliburton.....	do	Annapolis, N.-E.....	do	10 00
893	9 do	Albert Henry White	do	Yarmouth, N.-E.....	do	10 00
894	9 do	Gilbert Alwyn Hoar	Second.....	Hopewell, N.-B.....	do	5 00
895	14 do	Edward Vance	do	Londonderry, N.-E.....	Halifax.....	5 00
896	14 do	Frederick Lemont Walley.....	Capitaine...	Newport, N.-E.....	do	10 00
897	14 do	John Wm. Elder.....	Second.....	Hantsport, N.-E.....	do	5 00
898	30 do	Adolph Wienbarg	Capitaine...	Charlottetown, I.P.-E.....	Charlottetown.....	10 00
899	30 do	Jacob DeLong	do	St. Martin, N.-B.....	St. Jean.....	10 00
900	30 do	Eleazer Richau	do	Yarmouth, N.-E.....	do	10 00
901	30 do	Robert Hibbard	Second.....	do	do	5 00
902	30 do	Neil McCallum	do	St. Jean, N.-B.....	do	5 00
903	5 sept.....	Thomas Wm. G. Townsend	do	Sydney-Sud, C.-B.....	Halifax	5 00
904	5 do	Henry Roberts.....	Capitaine...	Tatamagouche, N.-E.....	do	10 00

905	30	do	Geo. Ludlow Ritchie.....	do	Yarmouth, N.-E.....	St. Jean.....	10 00
906	30	do	Amos Stephen Larkin.....	do	do	do	10 00
907	30	do	Nehemiah Clements.....	do	do	do	10 00
908	30	do	Wm. Bernard Ritchie.....	do	do	do	10 00
909	30	do	George Henry Porter.....	do	do	do	10 00
910	30	do	Charles Lesley Crowell.....	do	do	do	10 00
911	30	do	James Gilbert Purdy.....	Second.	do	do	5 00
912	30	do	Lemuel Allen Buck	do	Dorchester, N.-B.....	do	5 00
913	30	do	Thomas Henry Corning	do	Brockville, N.-E.....	do	5 00
914	3	octobre.....	Michael Nearing.....	do	Halifax, N.-E.....	Halifax.....	5 00
915	3	do	Thomas Coffin McLaren	Capitaine.....	Barrington, N.-E.....	do	10 00
916	3	do	Maurice Lawrence Power.....	do	Pictou, N.-E.....	do	10 00
917	3	do	Andrew Carlin.....	do	Sydney Sud, C.-B.....	do	10 00
918	5	do	William McPhee.....	do	Charlottetown, I. du P.-E....	Charlottetown.....	10 00
919	19	do	John Phillips.....	do	Portland, N.-B.....	St. Jean.....	10 00
920	19	do	James Dougherty.....	do	Hopewell, N.-B.....	do	10 00
921	19	do	Albert Silvustus Thomas.....	do	Brighton, N.-E.....	do	10 00
922	20	do	James Stewart Crowe.....	do	Lower Salmon, Maitland, N.-E.....	Halifax.....	10 00
923	20	do	John Thomas Florian.....	Second.....	Sydney Sud, C.-B.....	do	5 00
924	20	do	David May	Capitaine.....	Charlottetown, I. du P.-E....	do	10 00
925	20	do	Christopher John McLean.....	do	Rivière Jean, comté de Pictou, N.-E.....	do	10 00
926	9	novembre	Denis Leary.....	do	St. Jean, N.-B.....	St. Jean.....	10 00
927	9	do	Benjamin Young.....	do	Portland, St. Jean, N.-B.....	do	10 00
928	9	do	Azor Dalton Chute.....	do	Yarmouth, N.-E.....	do	10 00
929	9	do	James Sutherland.....	Second.....	Portland, St. Jean, N.-B.....	do	5 00

Listre des certificats de capacité accordés au capitaines et seconds.—*Suite.*

No. du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Grade.	Résidence.	Lieu ou l'examen a été subi.	Honoraires.
						\$ cts.
930	9 novembre	Ansel Crosby	Second	Yarmouth, N.-E.....	St. Jean.....	5 00
931	14 do	Alexander Gunn.....	Capitaine.....	Sydney Nord, C.-B., N.-E.....	Halifax.....	10 00
932	14 do	William Johnson Scott.....	Second	Windsor, N.-E.....	do	5 00
933	14 do	Charles Foley	do	Halifax, N.-E.....	do	5 00
934	16 do	John McPherson.....	Capitaine.....	Charlottetown, I. du P.-E.....	Charlottetown.....	10 00
935	16 do	Donald McRae.....	do	Belfast, I. du P.-E	do	10 00
936	28 do	Charles Raymond.....	do	Yarmouth, N.-E	St. Jean.....	10 00
937	28 do	Joseph Edward Foote.....	Second.....	Portland, N.-B.....	St. Jean.....	5 00
938	28 do	John William Carter.....	Capitaine.....	Dorchester, N.-B.....	do	10 00
939	28 do	Henry Smith	Second	St. Jean, N.-B.....	do	5 00
940	28 do	Louis Lambert.....	do	do	do	5 00
941	2 décembre	John Hooper Dunbar	Capitaine.....	Windsor, N.-E.....	Halifax.....	10 00
942	2 do	Joseph Edward Campbell	Second	Halifax, N.-E	do	5 00
943	2 do	Charles Henry Gilliatt	Capitaine.....	Cornwallis, N.-E	do	10 00
944	2 do	James Duncan Urquhart.....	do	Folly Village, N.-E.....	do	10 00
945	11 do	Michael John McKeon.....	Second	Pictou, N.E.....	St. Jean.....	5 00
946	16 do	Henry Chouinard	Capitaine.....	Rimouski, Q.	Québec	10 00
947	21 do	James Sherrard	do	St. George, N.-B.....	St. Jean.....	10 00

948	21	do	Wallace Dakin	do	Sandy Cove, N.-E.	do	10 00
949	21	do	George Madison Curry	do	Yarmouth, N.-E.	do	10 00
950	21	do	John Edwin Goudey	Second	do	do	5 00
951	21	do	William James Smith	do	St. Jean, N.-B.	do	5 00
Honoraires reçus des candidats pour obtenir leurs certificats							1,200 00
							250 00
							1,450 00

LES PERSONNES SUIVANTES ONT RECU DES RENOUELEMENTS DE CERTIFICATS DE CAPACITÉ :—

391	.....	Christopher O'Neil	Second	Pictou, N.-E. ....	.....	2 47
107	.....	George Edward Barker	Capitaine	Hantsport, N.-E. ....	.....	5 00
56	.....	Robert Armstrong	do	St. Jean, N.-B. ....	.....	5 00
380	.....	Ernest Romeo Kerston	do	Pictou, N.-E. ....	.....	5 00
623	.....	Thomas M. Grafton	Second	St. Jean, N.-B. ....	.....	2 50
439	.....	Rudolph G. Hjelmstrom	Capitaine	do .....	.....	5 00
Total des honoraires reçus pour certi- ficats de capacité pour l'année expi- rée le 31 décembre 1876						1,484 97

LISTE des certificats de services accordés aux capitaines et seconds.—*Suite.*

SERVICE.

No. du certifi- cat.	Date du certificat.	Nom.	Grade.	Résidence.	Lieu où l'examen a été subi.	Honoraires. \$ cts.
1004	3 janvier...	Alfred Johnson.....	Capitaine.....	Lower Granville, N.-E.....	Halifax	5 00
1005	3 do	John Alexander Watt.....	do	Halifax, N.-E.....	do	5 00
1006	3 do	George Mowry.....	Second.....	Indiantown, N.-B.....	St. Jean.....	3 00
1007	13 do	Jeffrey Lavashe.....	do	Arichat, N.-E.....	Halifax.....	3 00
1008	17 do	John Simpson	Capitaine....	St. Jean, N.-B.....	St. Jean.....	5 00
1009	31 do	Charles Edward Hartling	do *	Rivière au Saumon, N.-E.....	Halifax.....	5 00
1010	31 do	John Leander Pye.....	do	Cap Hopewell, N.-B.....	St. Jean.....	5 00
1011	4 février....	John Callaghan	Second.....	Halifax, N.-E.....	Halifax	3 00
1012	8 do	James Bernard Le Cain	do *	Clementsport, N.-E.....	do	3 00
1013	11 do	Wallace Covert.....	do *	Lower Granville, N.-E.....	do	3 00
1014	11 do	Albert Mussells	Capitaine*..	do	do	5 00
1015	11 do	Stephen A. Bradshaw.....	do	Kempt, N.-E.....	do	5 00
1016	18 do	Wallace Edwin Lattency.....	Second*.....	Digby, N.-E.....	do	3 00
1017	23 do	John William Choinet.....	Capitaine....	Parrsboro', N.-E.....	do	5 00
1018	24 do	Nicholas Baldwin.....	Second.....	Halifax, N.-E.....	do	3 00
1019	9 mars.....	James Smith Lamb.....	do	Parrsboro', N.-E.....	do	3 00
1020	13 do	Henry McIver	Capitaine....	Rivière Hébert, N.-E.....	St. Jean.....	5 00

1021	22 do	Earl Douglas Chase.....	do	Sackville, N.-B.....	do	5 00
1022	22 do	Isiah Shaw Potter.....	do	Clements, N.-E.....	Halifax.....	5 00
1023	27 do	Amos Carter.....	do	Maccan, N.-E.....	do	5 00
1024	3 avril	Asa Read.....	do	Sackville, N.-B.....	St. Jean.....	5 00
1025	3 do	Sylvine Como.....	do	Minudie, N.-E.....	St. Jean.....	5 00
1026	18 do	John Landels.....	do	Rivière Hébert, N.-E.....	Halifax.....	5 00
1027	24 do	Samuel Cupples.....	Second	Halifax, N.S.....	do	3 00
1028	6 do	Alexander Mackenzie.....	Capitaine	New Glasgow, N.-E.....	do	5 00
1029	6 do	Elias Tower.....	do	Rockport, N.-B.....	do	5 00
1030	16 do	John Robert Chisholm.....	do	Summerside, Ile du P.-E.....	do	5 00
1031	16 do	Joseph Hanrahan.....	Second	Halifax, N.-E.....	do	3 00
1032	25 do	James Reid.....	do	Pictou, N.-E.....	do	3 00
1033	25 do	Jacob H. Sanford.....	Capitaine*	Summersville, N.-E.....	do	5 00
1034	25 do	Sherman Martin.....	Capitaine.....	Hopewell, Cap, N.-B.....	St. Jean.....	5 00
1035	25 do	John James McPhee.....	Second	Portland, N.-B.....	do	3 00
1036	1er juin.....	John Meniac.....	Capitaine*	Port Medway, N.-E.....	Halifax.....	5 00
1037	14 do	Harry Nyren Silver.....	Capitaine.....	Charlottetown, I. du P.-E.....	do	5 00
1038	19 do	John Francis Cook.....	do	Havre Isaac, N.-E.....	do	5 00
1039	22 do	Charles Stewart Marsh.....	do	Summersville, N.-E.....	do	5 00
1040	3 juillet.....	Edward Stephen Mann.....	do	Digby, N.-E.....	do	5 00
1041	7 do	Edmond Moyès.....	do	Québec.....	Québec.....	5 00
1042	17 do	Xavier Gauthier.....	do	St. Iréné, Québec.....	do	5 00
1043	17 do	Thomas Foly.....	do	Charlottetown, Ile du P.-E.....	Charlottetown.....	5 00
1044	17 do	Valentine Horton.....	do	Guysboro, N.-E.....	Halifax.....	5 00

* Navires grées en goëlettes.

LISTE des certificats de service accordés aux capitaines et seconds.—*Suite.*

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Grade.	Résidence.	Lieu où l'examen a eu lieu.	Honoraire.
						\$ cts.
1045	19 juillet....	Robert Alex. Marsh.....	Capitaine....	Economy, N.-E.....	St. Jean.....	5 00
1046	19 do	Bradford Locke Page....	do	Iles Ragged, N.-E.....	Halifax.....	5 00
1047	1er août.....	Jean Baptiste Léon Carrière.....	do	St. Roch, Québec.....	Québec.....	5 00
1048	9 do	John Handron Nuttall.....	do	St. Jean, N.-B.....	St. Jean.....	5 00
1049	15 do	William McCulloch.....	do	Walton, N.-E.....	Halifax.....	5 00
1050	16 do	John Gabriel Y. Holbrook.....	do	Québec	Québec	5 00
1051	30 do	John George Graham.....	do	New Glasgow, N.-E.....	Halifax.....	5 00
1052	2 sept.	Heman A. Wyman.....	do	Freeport, N.-E.....	St. Jean.....	5 00
1053	2 do	John Warne.....	do	Charlottetown, Ile du P.-E.....	Charlottetown	5 00
1054	13 do	Henry Alfred Allen.....	do	Iles Ragged, N.-E.....	Halifax.....	5 00
1055	4 octobre....	Samuel Dousett.....	do	Port Gilbert, N.-E.....	do	5 00
1056	4 do	Alwin Frenger.....	Second	New York	do	3 00
1057	14 do	Robert Leslie Riley.....	Capitaine....	Annapolis Royal, N.-E.....	do	5 00
1058	8 novembre..	Heman Smith Rich.....	do	Pictou, N.-E.....	do	5 00
1059	11 do ..	Charles Fisher Williams.....	do	Yarmouth, N.-E.....	St. Jean.....	Aucun hon.
1060	16 do ..	Miles Brewster	Second....	Hopewell, Cie. Albert, N.-B.....	do	3 00
1061	18 do ..	Joshua Black	do	Portland, N.-B.....	do	3 00

1062	18	do	Daniel McKenzie.....	do	Pictou, N.-E.....	Halifax.....	3 00
1063	20	do	Oliver Deveau.....	Capitaine...	Digby, N.-E.....	do	5 00
1064	4 décembre		Roderick MacDonald.....	Second	Charlottetown, I.P.-E.....	Charlottetown.....	3 00
1065	11	do	William John Jelly.....	do	Halifax, N.-E.....	Halifax.....	3 00
1066	11	do	Charles Powell.....	Capitaine...	Charlottetown, I.P.-E.....	Charlottetown.....	5 00
1067	21	do	Thomas A. K. O'Leary.....	do	West Quoddy, Halifax, N.-E.....	Halifax.....	5 00
1068	21	do	Michael A. McNamara.....	Second.....	Parrsboro', N.-E.....	do	3 00
1069	26	do	Nicholas Bayley.....	Capitaine...	Halifax, N.-E.....	do	5 00
1070	26	do	Edward B. Blenkhorn.....	do	Parrsboro', N.-E.....	do	5 00
1071	26	do	James B. Freeman.....	do	Weymouth, N.-E.....	do	5 00
							\$297 00

LES PERSONNES SUIVANTES ONT REÇU DE NOUVEAUX CERTIFICATS DE SERVICE.

879	.....	George James Leach.....	Capitaine...	S.S. "Polino".....	Halifax.....	2 50
873	.....	William Le Blanc.....	do	West Arichat, N.-E.....	do	2 50
869	.....	Michael Malone.....	do	Charlottetown, I.P.-E.....	do	2 50
482	.....	Robert Findlay.....	Second.....	Sydney, C.B.....	St. Jean.....	Honoraire non exigé.
584	2e renouvell.	Manning Lent.....	Capitaine...	Freeport, N.-E.....	do	2 50
874	.....	Jeremiah Beausejour.....	do	Arichat, N.-E.....	Halifax.....	2 50
Total des honoraires reçus pour certificats de service pour l'année expirée le 31 décembre 1876.....						\$309 50

SOMMAIRE.

Total des honoraires reçus pour les certificats de capacité.....	1,484 97
do do service.....	309 50
Montant total des honoraires reçus pour l'année expirée le 31 décembre 1876.....	\$1,794 47

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer britanniques, canadiens et étrangers, arrivés dans les eaux canadiennes, et à des navires canadiens dans d'autres eaux, du 1er janvier 1876 au 31 décembre 1876.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Âge.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
4 fév...	Albion	1	Liverpool, N.E.	Jordan Bay à Liverpool.	Brigantin....	281	Pointe Forbes, havre de Liverpool.	Echoué	Chassé sur ses ancras.	.....	Partiell.	\$ 3,000
2 do	A. J. White....	5	New Carlisle, P.Q.	Boston, E.-U., à Liverpool, N.-E.	do ..	99	Environ 15 milles du Cap de Sable.	Jeté sur le côté.	Gros temps.....	.....	Aucune.	Non endommagé.
8 do	Alex. William.	10	Yarmouth, N.E.	St. Thomas, Ant., à Yarmouth, N.-E.	do ..	166	Lat. 25° N., Lon. 66° O.	Pertes de vergues et voiles.	do ..	.....	1 Partiell.	1,000
12 mars.	Abbie Thomas.	12	do ..	Philadelphie à Dunkirk, France.	Barque.....	590	La Tremblaise, France.	Echouée.....	do ..	.....	Totale ..	25,000 carg. 18,000
26 do	A. Porter.....	2	Annapolis.....	St. Thomas, Ant., à Boston, E.-U.	Brigantin....	169	Ile Lunging, New Hampshire.	do	do ..	.....	8 do ..	11,000
23 fév...	Annie Putnam	neuf	Maitland, N.E.	Ste. Hélène, détroit de la Caroline du sud, E.-U., à Londres	Barque.	778	Lat. 32° N., Lon. 71° 10' O.	Sombrée.....	do ..	.....	1 do ..	37,000
3 mars.	Athenais	20	Saint-Jean, N.B.	Pensacola, E.-U., à Liverpool, G.B.	Navire	984	Rebecca Shoals, Bahamas, Ant.	Echoué.....	Gros temps.....	.....	do ..	20,000
25 mai...	Alert	neuf	Lockeport, N.E.	Shelburne, N.-E., aux Grands Bancs, Terre-Neuve.	Goëlette	95	Ile Langlois, Miquelon, Terre-Neuve.	do	Truie épaisse et variation du compas.	.....	do ..	4,700
16 do	A. I.....	neuf	Scarboro', Grande-Bretagne.	Newcastle, G.B., à Québec.	Barque.	933	Lat. 48° 40' N., Lon. 62° 45' O.	Sombrée.....	Frappé la glac.	.....	do ..	90,000
9 do	Acadian.....	5	Montréal, P.Q.	Pictou, N.-E., à Montréal.	Steamer.....	596	Golfe du St. Laurent,	Voie d'eau...	Proue défoncée par la glace..	.....	Partiell.	150

13 do	Apollo	18 Belfast, Ir- lande.	St. Jean, N.B., à Belfast, Irelande.	Barqué.....	425 Havre de St. Jean..	Echouée....	Hausière cas- sée en la re- morquant.	.....	Total ...	5,309
28 juin...	Abbie Wasson.	4 New York, E.U.	New York, E.U., à St. Jean, Terren've.	Goëlette.....	140 Ile au Meurtre, N.-E.	do	Brouillard .....	.....	Partiell.	700
28 do	Aerolite.....	6 Yarmouth, N.E.	St. Martin, A., à Yarmouth, E.U.	do	110 Ile aux Phoques, N.-E.	do	Erreur de ju- gement.	.....	Totale...	4,500
15 mai...	Annie Barker..	8 Dublin, Ir- lande.	Dans le havre de St. Jean.	Brick.....	355 Havre de St. Jean	Abordage...	do	.....	Partiell.	400
6 juin	Admiral	neuf Saint-Jean, N.-E.	St. Jean, N.B., à Frédéricton, N.B.	Vapeur	99 Grande Ile Gold- ing, rivière St. Jean.	do	do	.....	do ...	200
24 juill.	Alex Campbell	2 Américain.....	Aberdeen, G.B., à New York, E.-U.	Brigantin.....	475 60 milles du Cap Sambro, N.-E.	do	do	.....	do ...	600
24 oct...	Adeline.....	neuf Charlottetown I.P.E.	Londres, G.B., à Charlottetown, I.P.E.	do	298 $\frac{1}{2}$ mille S. du phare de la Pointe Eddy.	Echouée...	Brouillard .....	.....	do ...	Inconnu.
1 + do	Attempt.....	18 Halifax, N.-E.	Pictou, N.E., à la Baie des Chaleurs, N.B.	Goëlette.....	15 Cap Jourmain, N.-B.	do	Gros temps. ...	3	Totale...	225
5 mars.	Alice Abbot...	7 Liverpool, N.E.	Inconnue	Brigantin ...	260 Lat. 35° 14' N., Lon. 73° 2' O.	Abandonné..	do	.....	do ...	4,000 carg. 4,000
16 oct...	Agil	9 Bermudes	Bermudes à Char- lottetown, I.P.E.	Barque	219 Baie à la Sauva- gesse, I.P.E.	Echouée.....	do	.....	do ...	10,000
21 août.	Alice	37 Charlottet'wn, I.P.E.	Souris, I.P.E., à Pictou, N.-E.	Goëlette.....	27 $\frac{1}{2}$ mille E.N.E. du phare de la Pte. Prim, I.P.E.	do	do	.....	do ...	450 (lest).
4 oct...	Annie Bell.....	7 Halifax, N.-E.	Sydney, C.B., à St. Pierre Miquelon.	do	42 En voyage.....	Incendie.....	Incendie spon- tané.	.....	do ...	1,000 carg. 1,400
.....	Annie.....	4 Port Hawkes- bury, N.-E.	St. Pierre Miquelon à Margaree, C.-B.	do	21 Près St. Pierre Miquelon.	Sombree ...	Gros temps. ...	4	do ...	500
30 déc...	Annie Amelia..	1 Souris, I.P.E.	Canso, C.-B., à Bos- ton, E.-U.	do	95 Grève de Lawren- cetown, près Ha- lifax, N.-E.	Echouée....	do	.....	do ...	5,000
30 oct...	Ago.....	Shelburne, N.E.	Argyle, N.-E., à Halli- fax, N.-E.	do	34 Rocher Brampton, Port Hébert, N.-E.	do	do	.....	do ...	1,500 carg. 2,500

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer — *Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Agé.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Grément.	Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
.....	Adela	19	Liverpool, N.E.	Bangor, E.U., à Port au Prince, A.A.	Barque.....	200	Havre de Woods, Barrington, N.E.	Echouée.....	Basse marée.....	.....	Totale...	\$ 3,000
15 oct....	Alcyone.....	9	Halifax, N.E....	Campbellton, C.B....	Goëlette.....	65	Au large du havre du Pays N.E.	Perte d'espars.	Gros temps.....	.....	Partiell.	800
20 sept.	Alice Myrick...	9	Charlottetown, I.P.E.; I.P.E.	Georgetown, I.P.E.; voyage de commerce.	do	134	Mail Pond, Cap Nord, I.P.E.	Echouée	do .....	.....	Totale...	6,000 Carg. 2,600
9 déc....	Annie Murehie	7	Calais, Me.....	Calais à Philadelphie.	do	200	65 miles N.E. de Mont Desert	Perte d'espars.	do .....	.....	Partiell.	6,000
13 do	Amsterdam.....	16	Sunderland.....	Sydney, C. B., à Québec.	à Barque.....	723	Ile au Petit Canard Lunenburg, N.S.	Echouée.....	do .....	.....	Totale...	16,000
19 do	Angie Russell.	5	Windsor, N.E.	St. Jean, N. B., à Cannington, N.E.	à Goëlette.....	25	Baie Ouest, Parrsboro', N.E.	do	do .....	.....	do ...	500
16 oct.	Anna Bell	10	Pictou, N.E....	Margaree, C. B., à Halifax, N.E.	do	30	Grève Cheticamp, C.B.	do	do	4	Partiell.	Inconnu.
18 jan. ...	Brothers Pride	9	St. Jean, N.B.	St. Jean, N.B., à Liverpool, G.B.	à Barque	442	Embouchure de la Mersey, G.B.	do	Brouillard.....	.....	Partiell.	6,000 835
Inconnu	Bessie	4	Halifax, N.E....	Malaga, Espagne, à Halifax, N.E.	à Brigantin.....	135	Inconnu	Inconnue.....	Inconnue.....	9	Totale ..	8,000 Carg. 20,000
10 janv.	Bermude	1	Sunderland, G.B.	Portland, E.U., à Halifax, N.E.	Steamer.....	746	Quai de Moren, Halifax, N.E.	Abordage....	Télégraphe de la chambre du mécanicien en mauv. état	.....	Très légère	Unger.
21 juin....	Bee.....	2	Chatham, N.B.	Minneyash, I.P.E., à Chatham, N.B.	à Goëlette.....	8	Outer Bay, Miramichi.	do	Erreur de jugement.	.....	Partiell.	70

8 do	Belle Barbour..	8 St. Jean, N.B., à la Providence, R.I.	do	99 Océan Atlantique..	Voie d'eau...	Grosse mer.....	do	180
.....	Bertha Souder..	10 Inconnu.....	do	100 Ile Scatari, Cap-Breton.	Echoué.....	Brouillard.....	do	50
4 mai...	Beaver.....	4 Québec.....	Vapeur	99 3 milles N.E. du phare de la rivière Madeleine..	Abordage avec la gl.	Glace.....	Légère.....	.....
25 juillet	Beaver.....	41 Victoria, C.B.	do	109 Roch'r aux Oiseaux Howe Sound, G. de Georgie, C.B.	Echoué.....	Forté, marée....	Partiell.	5,000
10 do	Bertha Allen...	6 Pictou, N.E....	do	70 Sur la barre à Antigonish.	do	Inconnue.....	do	750
15 août..	Berthier.....	6 Montréal.....	Vapeur.....	153 Bassin de Bon-Se-cours, Montréal.	Abordage...	do	Aucune.	.....
22 juin...	Belle O'Brien..	neuf Thomaston, Maine, E.U.	Navire	1902 Barre de la balise, hav. de St. Jean.	Echoué.....	Brouillard.....	Partiell.	4,724
18 oct....	Blooming Belle	6 Halifax, N.E....	Goëlette.....	15 Passage Porter, N.E.	do	Brume épaisse.....	Totale	400
16 nov...	British Pearl...	13 Guysboro' N.E. St. Jean, Ter'neuve	do	77 Tête du havre, Arichat, N.E.	do	Partie de chaînes, gros temps.	Partiell.	650 cargais. 100
28 oct....	Blue Wave	10 Marble Head, Mass., E.U.	do	62 Récif du Rocher Noir, havre de Main-à-Dieu, C.B.	do	Gros vent.....	Totale...	3,000
23 do	British Queen..	11 Annapolis, N.E. Port Caledonia, C.B. à St. Jean, N.B.	Brigantin...	113 70 milles E.S.E. de Halifax, N.E.	Perte de sa quille, part. de l'éperon, etc.	Gros temps.....	Partiell.	120 (auc. perte)
16 do	Beverly.....	12 Digby, N.E.....	do	72 Tête aux Atocas... Baie de Fundy.	Echoué.....	do	Totale...	1,500 cargais. 600
18 do	Belle Watters..	8 St. Jean, N.B.	Brigantin...	399 Sur le voyage.....	Voie d'eau et p. de voiles	do	do	1,200
12 déc....	Breadalbane...	13 Halifax, N.E....	do	131 Côté nord, I. du P.E. à Boston.	Endommagé.	do	do	200

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer.—Suite.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Âge.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Grément.	Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
7 janv.	Chief	12	Halifax, N.-B.	Baie des Iles, Terre-neuve, à Baie de la Fortune, Ter'n'v'e.	Brick	299	Anse Androssan, Havre Long.	Echoué	A brisé son ancre.	Totale	Partielle.	\$ 6,000
18 do	Cuba	5	St. Jean, N.-B.	St. Jean, N.-B., à Matanzas, Cuba.	à Goëlette	144	Un mille à l'E de la Pointe Race, cap à la Morue, N.-E.	do ...	Inconnue	Partiell.	Partielle.	1,700
21 mai.	Ceres	13	St. André, N.-B.	Cardenas, Cuba, New York.	à Brigantia	255	Latitude 36° 45' Long. 74° 00'.	Abandonné.	Gros temps	Totale	Totale.	5,500 carg. 9,500
22 févr.	Champion	2	St. Jean, N.-B.	Ile aux Turques à Providence, R.I.	à Goëlette	114	Lat. 35° 44' N., Long. 72° 55' O.	Perte de son prin. mât et voiles fend.	do	Partiell.	Partielle.	250
12 mars.	Gambria	4	do	St. Jean, N.-B., à Philadelphie.	do	109	Au large de Sandy Hook, près de N.-York, E.-U., A d'eau.	Perte de voiles et de l'eau.	do	do ...	do ...	700
25 avril.	Constantine ..	23	Québec	Inconnue	do	74	Ile à la Mort	Echoué	Inconnue	5	Totale ..	700
.....	Colorado	6	Yarmouth, N.-E.	Liverpool, G.-B., à Philadelphie.	à Barque	682	En mer	P. de voiles.	Gros temps	Partiell.	Partielle.	150
13 mai.	Carmenta	neuf	Charlottetown, I. du P.-E.	Summerside, I. du P.-E., à Queenstown, R.-U.	Brigantin	199	Ile St. Pierre, Cap Breton.	Echoué	Brume épaisse.	.....	do	2,500 carg. 4,000
11 avril.	China	10	Lunenburg, N.-E.	La Have, N.-E., à St. Martin, Ant.	do	201	Ile Corey, havre de La Have.	do ...	Chaine brisée	Totale ..	Totale.	2,600 carg. 600
3 juin.	Charles Davenport.	20	South Shields, G.B.	Havre, France, à Québec.	à Barque	1032	En bas de New-Liverpool.	A bordage ...	Chassé sur son ancre.	Partiell.	Partielle.	1,000

9 juin	C. C. Pettin- gell.	2	Salem, N.E.	Voyage de pêche	Goëlette	91 Baie Plaisante, îles de la Madeleine.	Echouée	Erreur de ju- gement.	do	300 500 Carg.
2 fév.	Commodore	20	Lunenburg, N.E.	Au quai, Halifax.	do	41 Au quai, Hali- fax, N.-E.	Abordage	Frappé par l'autre navire.	do	250
17 juin	Cambria	4	St. Jean, N.B.	Boston à Portland	do	109 Banga Island Point.	Echouée	Brume épaisse.	do	2,000
6 juillet	Caledonia		North Shields.	Exmouth à Sydney, C.B.	Barque	371 Quai International Sydney, C.B.	Raguée	Gros temps	do	400
30 do	Colina	1	Glasgow	Montréal à Glasgow.	Vapeur	1296 Un demi-mille de Lavaltrie.	Echouée	Ne voulant pas obéir au gou- vernal.	Aucune.	
20 août	Col. Ellsworth	13	Gloucester, N.E.	Voyage de pêche	Goëlette	82 Ile Amberst, îles de la Madeleine.	do	Négligence de la vigie	Total	5,500 Carg. 1,000
13 juillet	Cupid	5	Halifax, N.E.	Rotterdam à Pictou, N.-E.	Barque	652 Lat. 44° 50' N., Long. 47° 58' O.	Abordage	Inconnue	Partiell.	4,500
8 août	Cycla	18	Newcastle	Québec à Grange- mouth	do	567 Flat Island, Déroit de Belle-Ile.	Echouée	Brume épaisse.	Totale	9,000 Carg. 3,670
2 sept.	Commodore	15	Aberdeen	Aberdeen à Québec	do	562 Traverse, fleuve St. Laurent.	Abordage	L'autre navire faisant fausse route.	Partiell.	1,200
15 sept.	Clifford	10	Yarmouth, N.E.	Yarmouth, N.-E., à St Kitts, Ant.	à Brigantin	105 St. Kitts, I.O.	Echouée	Gros temps	Totale	4,500 Carg. 6,000
2 do	Cité de Mon- tréal.	13	Glasgow	Glasgow à Québec	Navire	1186 A l'ouest de l'île Verte.	do	Brume	Partiell.	Inconnu. Pas de carg.
16 oct.	Garrie	9	St. Jean, N.B.	New York à St. Jean, N.-B.	Goëlette	97 Près de Tête Rouge, St. Jean.	Per de roiles et ancrées	Gros temps	do	250
23 sept.	Czar	22	Greenock	Portsmouth à St. Jean, N.-B.	Navire	1147 Sept milles des îles Scilly.	Abordage	Faute de l'autre navire.	do	175
16 oct.	Catherina	2	Québec	Cap Whittle à Québec.	Goëlette	58 Ile Ste. Geneviève.	Echouée	Gros temps	Totale	2,000 Carg. 1,600
10 déc.	Clara Jane	29	Américain	St. Pierre Miquelon, à Plymouth.	do	44 Lat. 43° 50' N.; Lon. 64° 20' O.	Démâtée	do	1 Partiell.	800
13 do	Comet	16	Port Hawkes- bury, C.B.	Au quai au Port Hawkesbury.	do	63 Port Hawkesbury, C.B.	Abordage	do	do	200

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Grément.	Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
27 avril.	Duke de Newcastle.	15	St. Jean, N.B.	Joggins, N.B., à St. Jean, N.B.	St. Goëlette....	86	Un mille à l'O. du phare de Digby, N.E.	Sombree.....	Voie d'eau.....	.....	Totale...	\$ 1,000 Carg. 500
12 août	Dominion.....	11	Yarmouth, N.E.	St. Jean, N.B., à Yarmouth, N.E.	Vapeur.....	510	Anse au Sable, baie de Fundy.	Echoué.....	Brume.....	.....	Partiell.	400
27 sept.	David Howes....	21	do	Portland mouth, N.E.	Yar-Goëlette....	56	Ile de Pierre. Petit Passage, île aux Eglantiers.	do	Gros temps.....	.....	do ...	1,000 Carg. 1,200
7 oct.	Dominion.....	12	do	Yarmouth, N.E., à Boston, Mass.	Vapeur.....	510	Dét. de Yarmouth.	do	Essayant d'év. l'abordage...	.....	do ...	5,000
11 nov.	De Salaberry...	19	South Shields..	Métis, P.Q., à Bowling.	Barque.....	833	Extrém. ouest de la Rempie batture du Grand Métis.	Remplie d'eau.	Echouée.....	.....	do ...	13,000
16 sept.	Daisy.....	8	Halifax, N.E....	Halifax.....	Brigantin.....	105	Au large du Cap Angado, Ant.	Pertes d'es-voiles. pars et	Coup de vent.....	.....	do ...	500
8 déc.	Day Star.....	12	Windsor, N.E.	Hall's Harbour à Boston.	Goëlette.....	45	Ile Spencer, baie de Fundy.	Abordage....	Inconnue.....	.....	do ...	100
16 oct.	Dolphin.....	11	Arichat, C.B....	Cheticamp, C.B., à Halifax.	do	36	Grève Cheticamp, C.B.	Echouée.....	Gros temps....	.....	do ...	350
16 déc.	Delta.....	4	St. Jean, N.B.	Harvey, N.B., à St. Jean, N.B.	do	109	Quai du gouvernement, Quaco.	Abordage....	do	.....	do ...	120
Nov.....	D. B. Donne....	.....	Américain.....	Port Caledonia, C.B., à Boston.	do	.....	Ile au Nègre, N.E.	Echouée.....	do	3	Totale...	4,000 Carg. 700
24 fév.	E. Goodwin ...	3	Shelburne.....	St. Martine, N.J., à Lockport, N.E.	Goëlette.....	82	Grève George.....	Fra. par ise vague.	Gros temps....	.....	Partiell.	242

26 mai...	Eva	18	Belfast	Miramichi à Belfast..	Barqué	499	Golfe St. Laurent..	Rempie d'eau.	Sabord défon- cé par la mer.	do ...	400
16 juin ..	Emelie Bara- bino.	12	Liverpool	Londonderry à Syd- ney, C.B.	do	737	Cranberry Head, C.B.	Echouée.....	Brouillard	Totale...	20,000
15 août..	Eliza Keith....	32	Cork	Cork à Québec.....	do	540	Au large des Pê- lins, fleu. St. L't.	Abordage ...	Erreur de ju- ment.	Partiell.	10,000
18 juin ..	Example ..	13	Pictou, N.E....	Laguyra à Porto Platte.	Brigantin....	183	Punta Garda, La- guyra.	Echoué.....	Gros temps....	Totale...	8,000
29 août..	Ellen F	2	Miramichi	Havre de Grâce à Tracadie, N.B.	Goëlette.....	116	Lat. 48° 31' N.; lon. 50° 30' O.	Démâtée et abandonnée.	do	do ...	5,000
17 sept..	Embla	3	Pictou, N.E....	Baltimore à Queens- town.	Barque	598	Baie Chesapeake...	Abordage....	Le Beethoven a chassé sur son ancre et s'est jeté en travers.	Partiell.	3,000 Carg. 1,500
28 oct....	Esperance	neuf	Charlottetown, I.P.E.	Cascumpec, I.P.E., à Campbellton, I.P.E.	Brigantin....	198	Près de Campbell- ton, I.P.E.	Echoué.....	Gros temps....	Totale...	11,000 Carg. 300
16 do ..	Ernest	9	St. Jean, N.B.	Bridgewater, N.E., à Boston, Mass.	Goëlette.....	79	12 milles à l'est du Cap Anne.	Perte d'es- pars et voiles.	Gros vent	Partiell.	220
4 nov... Elizabeth	13	New-York	Quaco, N.B., à Cork	Brigantin....	400	Porter's Passage, N.E.	Echoué	Brouillard	Totale...	10,000	
9 déc... Elizabeth Ann	6	Halifax, N.E....	Ile à la Pierre Meu- lière à Boston.	do ..	150	Havre de Dipper, N.B.	do	Mal étayé.....	Totale...	6,000 Carg. 1,500	
8 août.. Ella Clifton ..	4	St. Jean, N.B.	Boston à St. Jean, N.B.	Goëlette.....	103	Havre de Boston...	Abordage....	Erreur de ju- gement.	Partiell.	50	
28 nov... Ella Moore	9	Windsor, N.E.	St. Thomas, N. J., à Wilmington, N.C.	do ..	391	Près de Wilming- ton, N.C.	Perte d'espars	Gros temps....	do ...	1,000	
An. date Ellen	11	St. Jean, N.B.	Lac Bras d'Or à St. Jean, N.B.	do ..	120	Pendant le voyage	Perte d'es- pars et voiles.	do	do ...	2,300	
3 jan. .. Fred. E. Scam- mell.	4	St. Jean, N.B.	St. Jean, Terre-neuve à St. Jean, N.E.	Goëlette.....	234	Havre du Castor, N.E.	Echouée....	Gros temps....	Totale...	12,000 Carg. 600	
3 do .. Favorite	9	Windsor, N.E.	St. Jean, N.B., à Cornwallis, N.E....	do ..	60	Havre de Digby, N.E.	do	do ..	Partiell.	500	
3 do .. Florence Mary ..	14	Parrishboro', N.E.	Boston, E.U., à St. Jean, Terre-neuve..	do ..	86	Baie des Trépassés, Terre-neuve.	do	Conduit sur la batt. par la gl.	Totale ..	3,000	

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer — Suite.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Ag.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Grément.	Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
23 fév...	Faraday	2	Londres	Londres à l'Atlantique, réparant les câbles.	Vapeur ...	3125	Torbay, N.E.	Frappé un rocher.	Inconnue.....	.....	Partiell. Léger.	\$
23 do	Floresta	2	Lunenburg, N.E.	Jamaïque, Ant., à Boston, E.U.	Goëlette.....	71	Inconnu	Sombree	do .....	.....	Totale... 3,300 Carg. 3,000	
6 juill.	Fox	5	St. Jean, Terre-neuve.	Fogo, Terre-neuve, à Sydney, C.B.	do	68	Pas de Bouillier, Grande Baie des Glaces.	Echouée.....	Gros temps.....	.....	do ... 1,000	
2 juin ..	Falco	9	St. Jean, N.B.	St. Jean, N.B., à New Bedford, E.U.	do	117	12 milles à l'est du Cap Anne.	Abordage....	Inconnue.....	.....	Partiell. 100	
29 juill.	Flamborough .	9	Québec.....	Québec à Pictou, N.E.	Goëlette	456	Au large de l'île Bonaventure.	Echouée.....	Fort courant.....	.....	do ... Léger.	
13 sept.	Forest Prince..	5	Halifax, N.E.	Porto Rico à Grand Turk, Ant.	Brigantin.....	153	12 milles à l'ouest du Cap Francis.	do	Gros temps.....	.....	Totale... 8,000	
27 do	Falco	9	St. Jean, N.B.	Philadelphie à St. Jean, N.B.	Goëlette	118	12 milles S.E. de l'île de Feu, Long Island, New York.	Perte des mâts et voiles.	Coup de vent.....	.....	do ... 1,500	
15 oct...	Francis	5	do N.B.	Baie des Glaces, C.B., à St. Jean, N.B.	do	141	20 milles de Jeddore, N.E.	Perte de voiles et de mâts.	Gros temps.....	.....	Partiell. 700	
6 juill.	Flirt	17	Charlottet'n, I.P.E.	Voyage de pêche.....	do	15	Havre St. Pierre, I.P.E.	Echouée.....	do .....	.....	do ... 140	
29 oct.	Floride.....	9	Québec.....	St. Pierre Miquelon au Cap-Breton.	do	84	40 milles S.E. de Scattarie.	Abandonnée	do .....	.....	Totale ... 3,600	
16 juill.	Frank .....	.....	Norvège.....	Glasgow à Montréal.	Barque.....	340	Lat. 46° 43' N.; lon. 50° 51' O.	Abordage....	Brouillard.....	.....	Partiell. 150	

20 déc.	Flora	12	St. Jean, N.B., Ile Bizard à St. Jean N.B.	14	Tête est du havre Dipper.	Echoué.....	Gros temps.....	do ...	50
10 féb.	G. T. Windsor	11	Yarmouth, N.E. Barbades à Yar-Brightin mouth, N.E.	98	Passage nord, ile aux Eglantiers.	Echouée.....	Mal étayé.....	do ...	1,000
19 mars	Grappier.....	17	Victoria, B.C., C.E., à Vapeur..... Nanaimo, C.B.	128	Beacon Rock, havre de Nanaimo.	do	Défaut de balises emportées par la glace.	do ...	Inconnu.
.....	G. W. Jones...	6	Yarmouth, N.E. Glasgow à New York.	679	Inconnu.....	Perdue	Inconnue.....	12 Totale ..	20,000
5 juin	Glencoe.....	1	Pictou, N.E., Sydney, C.B., à do Richibouctou, N.B.	546	Côté sud de l'ile St. Paul.	Echouée.....	Gros temps et fort courant.	do	30,000
Mai.....	Glenora ...	3	Liverpool Liverpool, G.B., à Halifax, N.E.	263	Gaberus, Cap-Breton.	do	Brouillard	do	15,000
28 juin	Glasgow.....	15	Greenock Sunderland à Québec.	1169	Baie au Sabre, en bas de Matane.	do	Inconnue.....	Partiell.	1,200 Carg. 800
An. date	Goldstream ...	2	Londonderry, N.E.	166	Dooran, près de Donegal, Irlande	Abondage...	do	Totale ..	7,000
16 juil.	Grappier.....	in- con- nu.	Victoria, C.B., Victoria à Wrangle.	128	Rocher au sud de Derry, Irlande.	Echoué	Erreur de jugement.	Partiell.	2,000 Carg. 3,500
19 août	Grassmere.....	9	Antigua, Ant., Baie aux Vaches, C.B., à St. Jean, Terre-neuve.	163	Baie St. Shott, Terre-neuve.	do	Brouillard et fort courant.	1 Totale ..	7,000 Carg. 700
2 sept.	Grecian	25	Ile Jersey, G.B. Québec à Burin, Terre-neuve.	140	Récif nord-ouest de l'ile Bryon, îles de la Madeleine.	do	Erreur de jugement.	do	10,000 Carg. 8,000
29 juin..	Geo. Shattuck	11	Halifax, N.E., Sydney, C.B., à St. Pierre Miquelon.	231	Pointe au Diamant, Miquelon.	do	Fort courant.....	.....	Pas de dom. Carg. 400
3 sept.	Gertude	2	Charlottetown, Ile de la Grande En- trée, îles de May, à I. du P.E. Liverpool, G.B.	396	4 mille du havre de la Grande Entrée.	do	Gros temps	Partiell.	7,500 Carg. 800
9 déc.	Gladiator	12	Yarmouth, N.E. Boston, E. U. à Yar- mouth, N.E.	124	80 milles à l'est du cap Anne.	Perte d'es- pars,	do	do	200

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Âge.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Grément.	Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
16 oct.	Geo. Peabody.	9	Salem, Mass.	Voyage de pêche.	Goëlette.	08	Cheticamp, Beach, C.B.	Echouée.	Bris de chaînes.	.....	Partiell.	Inconnu.
20 juin	Humber	23	Belfast.	Québec à Belfast.	Barque.	772	Longue Pointe, en bas de Matane.	do	Brouillard.	.....	do	8,000
14 do	Hadji	3	Sunderland	Québec à Pictou, N.E.	Vapeur	659	Pointe du Chêne, Miramichi.	do	Erreur de jugement.	.....	do	Pas de perte
25 do	Harriet Chase.	3	St. Jean, N.B.	Portland à l'île au Cerf.	Goëlette.	90	Vineyard Sound	Abordage.	Défaut de vigie sur l'autre navire.	.....	do	Pas de perte
16 sept.	Helding.	6	Norvège	Montréal à Liverpool.	Brigantin.	273	Près du Pot à l'Eau de Vie, fleuve St. Laurent.	do	Inconnue.	.....	do	2,500
2 do	Harold Harfrager.	24	do	Slavanger à Québec.	Navire.	1127	Inconnu.	do	do	.....	do	Inconnu.
16 oct.	Hopewell.	8	St. Jean, N.B.	Hopewell, N.B., à St. Jean, N.B.	Goëlette	87	Anse Gillis, St. Jean, N.B.	Echouée.	Gros temps.	.....	Totale	2,000 Carg. 926
.....	Hector.	In-connu.	Sydney, C.B.	Isaac Harbour, N.E.	do	82	Brise-lames, baie aux Vaches, C.B.	Madrier déplacé, etc.	do	.....	Partiell.	200
7 fév.	Idalia	9	Charlottetown, I. du P.E.	Pictou, N.E., à Boston, E.U.	Brigantin.	206	Océan Atlantique.	Voie d'eau.	Gros temps.	.....	Partiell.	Léger.
15 mai	Ira.	11	St. Jean, N.B.	Port George, N.E., à St. Jean, N.B.	Goëlette	34	Havre St. Jean.	Abordage	Fortes crues.	.....	do	50
.....	Ironsides.	22	New York	Liverpool, G.B., à St. Jean, N.B.	Navire.	1415	Barre est, île de Sable	Echoué	Gros temps.	.....	Totale.	20,000

28 sept.,	5	5	6	10	6	5	6	11	6	23	6	21	11	4	3	7	6
sept.,	Norvège	Liverpool à Shédiac, N.-B.	St. Jean, N.-B. Digby, N.-E., à St. Jean, N.-B.	do ... Yarmouth, N.-E., à St. Jean, N.-B.	do ... Callao à New-York..	do ... Havre, France, à Shelburne, N.-E.	do ... New-York à Bristol..	Yarmouth, N.E Nouvelle Orléans au Havre.	Rome ..	Liverpool, G.B Liverpool à St. Jean, N.-B.	Parrsboro', N.-E.	Plymouth.....	Yarmouth, N.E Amsterdam à Philadelphie.	St. Jean, N.-B. Liverpool à Québec.	Parrsboro', N.-E.	St. Jean, N.-B. Philadelphie à Queenstown.	Parrsboro' N.-E.
15 fév ...	J. D. A.....	Goëlette.....	Goëlette.....	Brigantin.....	Navire.....	Barque	Navire	Barque.....	do	Navire	Brigantin.....	Navire.....	Barque.....	Navire	Goëlette.....	Barque.....	Goëlette.....
29 do	Julia Lingley..	620 2 milles du phare de Tabusiac.	25 Grève de Victoria, Annapolis, N.-E.	325 Lat. 34° 20' N., Lon. 73° 09' O.	1232 Grève de Peaks, nord du Cap May, E.-U.	545 Barre de Shelburne	1232 Lat. 38° 30' N., Lon. 62° 20' O.	672 Golfe du Mexique..	459 Petite Baie des Glaces, C.-B.	1324 Cap de Sable, N.-E.	154 Atlantique Sud....	1074 En mer	447 Au large de Dun- geness.....	984 Lieu du décharge- ment du lest, Québec.	132 Au large du Cap de Ste. Marie, Baie de Fundy.	361 Pointe Kavanagh, Queenstown.	154 A Kingsport, N.-E.
15 janv.	Jacob V. Troop	do	do	P. de voiles..	Echoué.....	do	Sombré.....	Démâtée	Echouée	do	Démâté et Gros temps.....	Voie d'eau...	Voie d'eau...	Abordage ...	Perte de ver- gues et voil.	Echouée.....	Domage à la quille.
1er mai	John Black ...	do	Gros temps.....	do	Inconnue	Gros temps.....	do	do	Brume.....	do	Gros temps.....	do	do	Inconnue.....	Gros temps.....	Mal étayée....	Gros temps
Entre le 13 et le 21 de mars.	Jacob V. Troop	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do
5 mars.	J. B. Duffus...	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do
22 mai...	Jennie Querole	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do
21 juin...	Juventa	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do
Mai ...	Julia Blake ...	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do
5 juil...	Jno. Gladstone	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do
8 août.	James Muir....	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do
25 juil...	John Rutherford.	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do
28 sept.,	J. Hatfield.....	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do
15 fév ...	Jennie Arm- strong.	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do
.....	J. T. Chandler	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do
		500	80	200	30,000	500	50,000	1,000 Carg. 3,000	10,000	12,000	Inconnu.	Pas de perte.	400	700	160	12,000 Carg. 400	1,200 Carg. 2,750

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Âge.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Grément.	Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
16 juil...	Job Johnson...	.....	Américain.....	Voyage de pêche.....	Goëlette.....	64	Lat. 45° 43' N., Lon. 56° 51' O.	Abordage....	Brume.....	.....	Totale ..	\$ 6,000 Carg. 6,000
16 oct...	Jasper.....	10	Miramichi	Dalhousie, N.-B., à Pictou, N.-E.	do	15	Grandes Plaines, Iles Miscou.	Echouée.....	Gros temps.....	.....	do ...	450 Carg. 200
10 déc...	John Good	12	Digby, N.-E.....	Sydney, C.-B., à St. Jean, N.-E.	Brick	343	Lat. 43° 0' N., Lon. 64° 30' O.	Sombré.....	do .....	.....	do ...	7,000 : car- gaison in- connue.
15 ² 10 mai...	Julia Lingley..	10	St. Jean, N.-B.	St. Jean, N.-B., à Drogheda, Irlande.	Brigantin.....	324	Harriet's Ledge, Ile Tusket.	Echoué	Brume.....	.....	Partiell.	6,946
4 juin...	King of Alge- ria.	20	Québec.....	Anvers à Québec....	Navire	1609	Lieu de déstavage, Québec.	Abordage....	Le Chas. Da- vanport chassé sur son ancres.	.....	Partiell.	2,000
Aucune date...	Katie	10	Ile du P.-E.....	Port Hawkesbury à Boston, E.-U.	Goëlette.....	60	Inconnu.....	Sombrée	Inconnue.....	68	Totale ..	1,200
do ...	Kate McKenzie	4	Halifax, N.-E.	Kingston, Jamaïque, à Halifax.	do	91	Au large de Lunen- bourg, N.-E.	Mât de mi- saine em- porté.	Gros temps.....	.....	Partiell.	1,000
do ...	Kohinoor	new	Liverpool, N.E.	Lockeport, N.-E., aux Barbades.	do	120	Lat. 23° 15' N., Lon. 59° 30' O.	Chavirée.....	do	7	Totale ..	4,800
23 mai...	King Oscar II.	17	Norvégien	Skien aux Trois-Riv..	Navire.....	781	En bas de l'Ile Rouge, riv. St. Laurent.	Abordage....	Inconnue.....	.....	Partiell.	Inconnu.
10 sept. au 20.	Kate Agnes.....	11	St. Jean, N.-B.	Londres à Delaware.	Barque	550	En voyage.....	P'te d'espars	Gros temps.....	1	do ...	9,000
16 ² août.	Kestrel	5	Windsor, N.-E.	New-York à Stettin, Allemagne.	do	467	Flood Rock, Hell Gâté.	Echouée ...	Faute du re- morqueur.....	.....	do ...	7,000

12 déc..	Kingston	14	Halifax, N.-E., Cunéegos, Cuba, à Brigantin.....	84 Pte. Granly, pr. de la tête Chebuctou.	do	Temp. de neige	Totale ..	6,000
9 do	Kelso.....	2	Yarmouth, N.E. St. Martin, Ant., à Goëlette.....	111 Lat. 49°-15' N., lon. 67° 10' O.	Per. d'espars et de voiles	Gros temps.....	Partiell.	1,000
1er jan..	Lillie Soullard	4	do ... Charleston à Liverpool.	997 Rivière Mersey.....	Abordage....	Inconnue.....	do ...	500
5 mars.	Lake Superior.	7	Montréal Baltimore à Liverpool.	1274 Au large du F. McHenry, Baltimore.	do	do	do	4,000
21 do	Lizzie K.....	4	St. Jean, N.-B. St. Jean, N.-B., à King Mill.	99 A la tête Ouest des chûtes de la riv. St. Jean.	Echouée.....	Fort courant.....	do	150
19 janv..	Lake St. Clair	12	Montréal New York à Glasgow.	1061 Ocean Atlantique.	Sombré	Inconnue	30 Totale ..	67,500
1er mars	Lizzie G.....	4	St. Jean, N.-B. Trinidad à Philadelphie.	113 Au large du cap Antonio.	Per. d'espars et de voiles	Gros temps.....	Partiell.	3,700
16 mars..	Live Oak	44	do ... St. Jean, N.-B., à Liverpool.	423 Près du phare de l'île au Phoque.	Echouée.....	do	Totale ..	10,000
15/26 mai...	Leontine	32	Tonsberg, Norvège. Tonsberg à Québec.	633 Au large du quai St. Denis.	Abordage....	do	Partiell. Inconnu.	
16 do	Leaping Water	19	Glasgow..... Greenock à Québec..	1101 Traverse, fleuve St. Laurent.	do	do	do	300
3 juin...	Leonora	10	Liverpool, G.B. Cork à Richiboucton, N.-B.	181 5 milles au N. de la barre Richibouctou.	Echoué.....	Dérivé sur la barre.	do	3,000
Février..	Laura Belle.....	10	Halifax, N.-E. Halifax, N.-E., à Baie de la Fortune, Ter. N.-B.	74 St. Pierre, Miquelon.	Jetée sur le côté.	Gros temps.....	do	1,145 Carg. 500
12 juil...	Lizzie B. McNicholla.	2	Lubec, Me., E.U. Lubec à Hillsboro', N.-B.	161 Rochers aux Loups, Baie de Fundy.	Echouée.....	Brouillard	do	25
29 mai...	Lydia	23	Maryport Greenock à Québec..	638 Havre de Québec..	Abordage....	F'te du remor.	do	Aucun dom.
26 juin...	L. W. Eaton...	13	Yarmouth, N.E. St. Jean, N.-B., à Wexford.	140 Lat. 45°-0' N., lon. 37° 0' O.	Abandonné.	Gros temps.....	Totale ..	4,000 Carg. 1,300
27 août..	Lake Ontario..	7	Montréal Québec à Montréal...	1060 Baie Ste. Croix.....	Abordage....	Erreur de jugement.	.....	Pas de perte
6 sept...	Lord Dalhousie	30	Allemagne Shédiac, N.-B., à Liverpool.	840 Banc de Medea, havre de Shédiac	Echouée.....	Gros temps.....	Totale .. Partiell.	14,000 Carg. 4,000

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer.—Suite.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Âge.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Grément.	Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vies.	Porte totale ou partielle.	Montant.
15 août.	Langshaw	1½	Newcastle.....	Montréal à Londres..	Vapeur.....	1186	Fleuve St. Laurent près de la Grande Ile.	Abordage....	Inconnue.....	.....	Partiell.	\$ 15,000
31 do	Leander	neuf	Ile du P.-E.....	Shédiac à Liverpool..	Barque.....	Inconnu.	Port Hawkesbury, C.B.	Echouée.....	Echouée en débarquant les passagers.	.....	do ...	Pas de perte.
17 oct...	Lady Young...	6	Québec.....	Bonne Espérance à Québec.	Goëlette.....	106	Blancs Sablons, Labrador.	do	Gros temps....	.....	Totale..	3,000
3 nov...	Lizzie.....	8	Teignmouth ...	St. Jean, Ter're, à Baie des Glaces, C.B	do	141	An large du récif de Port Novo....	do	Mal étayée....	.....	do ...	4,500
30 do	L. D. V. Chipman.	neuf	Windsor, N.-E	Anse à la Cloche, Ter're, à Liverpool	Barque.....	499	Anse Witless, Terre-neuve.	do	Voie d'eau, gagnée la côte pour sauver les vies.	.....	Partiell. Totale..	1,500 Carg. 25,000
21 janv.	Mocking Bird..	6	St. Jean, N.-B.	Fayal à Boston, E.-U.	Goëlette	121	Lat. 42° 30' N., long. 68° 45' W..	Démâtée	Gros temps....	.....	Partiell.	3,000 Carg. 3,000
30 do	Matilda C. Smith.	3	do	Baltimore à Belfast....	Barque.....	684	Courant du Golfe..	Voie d'eau et dommage.	Gros temps....	.....	do	1,562
24 mars..	Mary Theall...	2	do	Havre de New-York..	Goëlette.	99	Havre New-York...	Brûlée.....	Feu à la camb.	.....	do	20
24 févr...	Martha B. Nickerson.	6	Parsboro, N.E.	Halifax, N.-E., aux Antilles.	Brigantin....	172	Ledge Flats, Bermudes.	Echouée.....	Gros temps....	.....	Totale...	6,000
.....	Minerva	3	Halifax, N.-E..	Inagua, Ant., à Lockport, N.-E.	Goëlette.....	91	Lat. 40° 20' N., long. 66° 17' O.	Abandonnée	Gros temps....	.....	do	5,000
6 avril.	Mary	8	Lunenburg, N.-E.	Liverpool à Lunenburg, N.-E.	Barque.....	623	Phare Sheerness, direction S.E., 5 milles.	Abordage....	Inconnue. ....	.....	Partiell.	12,000

27 mai...	Macedon	9 Glasgow	Hull à Québec	Navire	1237 Fleuve St. Laurent	.....	Hausière bri- see en remor- quant.	do ..	5,000
26 do ...	Mamelon	20 North Shields.	Sunderland à Qué- bec.	Barque	755 Au large du quai St. Denis.	.....	Abordage ...	do ..	1,000
1er do...	Marysville	7 St. Jean, N.B.	St. Jean, N.B., à Vineyard Haven.	Goëlette	69 Batture Nantucket	.....	Pert. du g'u- vernaill et voie d'eau.	do ..	140
.....	Mary	4 Charlottetown, I.P.E.	Richibouctou, N.B., à Liverpool.	Brigantin ...	199 Grève Langlade, Miquelon.	.....	Echoué	Totale...	10,000
23 avril	Mary	12 Halifax, N.E.	Halifax, N.E., à la Jamaïque.	do ..	130 Côté ouest de la barre du havre de Ketch, Halifax.	.....	do ...	do ..	10,000
7 jan...	Martha A	5 St. Jean, N.B.	St. Jean, N.B., à Cunfuegos, Cuba...	Goëlette	179 En mer. ....	.....	Voiles en- dommées et perdues.	Partiell.	697 Carg. 443
4 juin..	Martha A	5 St. André, N.B.	Windsor, N.E., à New-York.	do ..	180 Cap à la Morue, E.U.	.....	Abordage ...	do ..	250
21 do ..	Maria.	16 Russie	Dalhousie, N.B., à Londres.	Barque	334 Ile Bryon, Iles de la Madeleine.	.....	Echouée	Totale... Partiell.	10,000 Carg. 8,000
30 mai..	Mabel	5 St. Jean, N.B.	St. Jean, N.B., à Belfast.	Brigantin....	359 Lat. 42° 39' N., Long. 57° 39' W.	.....	Abordage....	do .. do ..	7,000 Carg. 350
1er fév.	Maria Stone- man.	6 Yarmouth, N.E.	Philadelphie à Dublin.	Navire	359 Lat. 36° 38' N., Long. 71° 50' W.	.....	Démâté	do .. do ..	3,000 Carg 10,000
24 août..	Marie Joseph .	13 Arichat	Margaree, C.B., à Cheticamp, C.B.	Goëlette	25 Grève Cheticamp	.....	Echouée	do .. do ..	700 Carg. 50
Incon'ue	Maud Helen ...	11 Belfast	Belfast à Québec	Barque	701 Lat. 56° 11' N.; Long. 18° 18' W.	.....	Sombrée	Totale ..	21,000
24 août.	Mary B. Gard- ner.	2 Yarmouth, N.E.	St. Martin, Ant., à Yarmouth, N.E.	Brigantin....	152 Lat. 27° 0' N.; lon. 64° 30' W.	.....	Perte de voiles et voie d'eau.	Partiell.	3,000
24 juil...	Mistletoe	1 St. Jean, N.B.	Belfast à St. Jean, N.B.	Barque	867 60 milles à l'est du phare Sambro.	.....	Abordage.	do ...	800

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Âge.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Grément.	Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
30 août..	Margaret	11	Halifax, N.E.	Voyage de pêche	Goëlette	56	Chimney Tieble ...	Echouée	Gros temps ...	.....	Totale...	\$ 1,000 Carg. 1,500
23 sept...	Mary Durkee ..	15	Yarmouth, N.E.	Québec à Gloucester, G.B.	Navire	880	West Spit, Newport, G.B.	do	Inconnue .....	.....	Partiell.	Inconnu.
2 août..	M. R. W.	4	St. Jean, N.E.	Anquilla, Ant., à New-York.	Goëlette	128	En mer	Démâtée	Gros temps .....	.....	Totale...	3,200 Carg. 1,250
15 oct....	Marchioness of Queensbury.	42	Québec	Québec au Port Glasgow.	Barque	681	Sandy Hill, St. Pierre Miquelon.	Echouée	Brouillard .....	.....	do ...	12,000
An. date	Minnie Cronan	5	Halifax, N.E.	Baie des Îles, Terre-neuve, à Pictou, N.E.	Goëlette	86	Inconnue	Démâtée et voie d'eau.	Gros temps	5	do ...	2,500 Cargaison inconnu.
2 août..	Mary Allan ...	24	Londonderry, Irlande.	Québec au Port Manan, doc, Galles.	Briek	227	Havre de Québec...	Abordage.	Faute de l'autre navire.	.....	Partiell.	500
27 nov...	Martin	70	St. Jean, N.E.	Grand Manan à St. Jean, N.E.	Goëlette	30	Havre de St. Jean.	Sombree	Refoulée l'autre navire.	.....	do ...	100 Carg. 37
An. date	Mary A. D.	3	Lunenburg, N.E.	Porto Rico à Arrecibo.	do	120	Au large de Porto Rico.	Sombree	Inconnue	5	Totale...	4,800
16 août..	Mary	2	Charlottetown, I.P.E.	Sydney, C.B., à Charlottetown.	do	76	Au large de la Tête de Gabarus, N.E.	Perte d'espars.	Gros temps ...	.....	Partiell.	700
An. date	Martie B.	1	Liverpool, N.E.	Au havre, Arrecibo, Porto Rico.	Brigantin	276	Au large de Porto Rico.	Sombree	Ouragan	9	Totale...	11,000
27 oct...	Morning Star..	15	Yarmouth, N.E.	Sydney, C.B., à Liverpool, N.E.	Goëlette	33	Petite Espérance, N.E.	Echouée	Gros temps .....	.....	do ...	900

20 do	Mary E. Ladd..	13	Wexford à Sydney, C.B.	Wexford à Sydney, C.B.	Brigantin.....	149	Barre Wexford.....	do	do	do	do	do ..	3,000
17 déc...	Minerva	3	Ile du P. Ed...	Charlottetown à Queensdown.	Barque	347	Pointe Noire, C.B., Port Hood.	do	do	do	1	Partiell. Carg. 15,000	20,000
17 do	Maggie H.....	4	Port Hawkes- bury	Baie Boone, Terren- à Georgetown, I.P.E.	Goëlette.....	90	Port Hood, C.B.....	do	do	do	6	Totale .. Carg. 100	6,000
.....	Maria Oathe- rine.	4	Miramichi	Baie aux Vaches, C. B., à Yarmouth, N.E.	do	87	Rade Brooklyn, Liverpool, N.E.	Abordage ..	do	do .....	.....	do ..	400
6 fév....	Nath'l Stevens	15	Boston, Mass.	Yarmouth, N.E., à Liverpool.	do	162	Détroit de Yar- mouth.	Echouée.....	Chaines per- dues.	Totale ..	.....	Totale ..	4,000
15 avril.	Neptune	20	New York.....	Liverpool à New York.	Navire.....	1630	Ile de Sable.....	do	Brouillard.....	1	do ..	do ..	80,000 Carg. 40,000
29 juin...	Norma	3	St. Jean, N.B.	Musquash à Liver- pool.	Barque.....	561	Phare de l'extré- mité ouest de l'Ile de Sable.	do	do	do	do ..	do ..	16,800
20 janv.	Nancy Ross.....	6	Halifax.....	New York à St. Jean, Terre-neuve.	Brigantin.....	160	Côte Sud, Terre- neuve.	Dommage p. la glace et p. de voiles	Glace et gros temps.	Partiell..	.....	Partiell..	2,000
24 août.	National.....	10	Montréal.....	Montréal à St. Lam- bert.	Vapeur	76	Ile du Quai.....	Abordage.....	Erreur de ju- gement.	do ..	do ..	Auc'ne perte	
10 sept.	Nyanza.....	9	London.....	Newport à Québec...	do	1215	L'Anse aux San- vages, fleuve St. Laurent.	do	do	do ..	do ..	do ..	4,224
31 juill.	N. W. Biethen	2	Yarmouth, N.E.	Baltimore à Londres	Navire.....	1092	Lat. 39° 30' N.; Lon. 67° 30' O.	Chaviré.....	Ouragan.....	17	Totale ..	Carg. 50,000	60,000
8 do	Nellie T. Guest	3	do	Philadelphie à Bel- fast.	Barque.....	888	Rocher Cannon, au large de Belfast.	Echouée.....	Brouillard.....	.....	Partiell.	Carg. 1,000	13,500
15 oct...	Notre Dame de Lourdes.....	3	Québec.....	Romaine à Québec...	Goëlette.....	71	S.E. de l'Ile de la Pointe Hunting..	do	Gros temps...	.....	Totale ..	Carg. 3,400	3,000
4 sept.	North	2	do	Québec à Lévis.....	Vapeur.....	258	Havre de Québec.	Incendie.....	Inconnue.....	.....	do ..	do ..	18,000
6 juin ..	Nashwaak	24	St. Jean, N.B.	Frédéricton à St. Jean, N.B.	Goëlette	59	Grande Ile, Rivière St. Jean.	Abordage.....	do .....	.....	Partiell.	15	
16 oct...	Northern Chief	18	Arichat, C.B..	Cheticamp à Arichat	do	52	Près Cap Marbou, C.B.	Sombre.....	Gros temps	6	Totale ..	Carg. 500	1,800

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Âge.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Grément.	Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
15 mai	Oromocto.....	5	St. Jean, N.B.	St. Jean, N.B., à Bristol Channel....	Brigantin.....	440	Havre de St. Jean.	Abordage....	Forte crue.....	.....	Partiell.	\$ 600
26 do	Ottawa.....	10	Drevig, Norvège.	Londres à Québec....	Barque	634	Traverse, fleuve St. Laurent.	do	Gros temps....	.....	do	Inconnu.
8 oct.	Ocean Gem.....	22	Québec.....	Oporto à Montréal....	do	324	Battures de l'île aux Oies, fleuve St. Laurent.	Echouée....	Tempête de neige.	.....	do	4,000
9 do	Olika.....	3	Yarmouth, N.E.	St. Martin, Ant., à Tusket Ledge.	Goëlette.....	56	Lat. 38° 25' N., Long. 64° 00' O.	Domage par la mer	Gros temps....	.....	do	250
26 janv.	Peraux.....	3	Windsor, N.E.	Cornwallis, N.E., à la Havane.	do	147	Baie Ouest, Bassin de Minas.	Echouée....	do	.....	do	200
30 mai...	Prarie Bird.....	9	St. Jean, N.B.	Baie aux Vaches, O.E., à St. Jean, N.B.	do	149	12 milles au sud du phare de la Fête Blanche.	Sombree....	do	.....	Totale...	Carg. 2,047
15 avril	Premier	4	Yarmouth, N.E.	New York à Yarmouth, N.E.	Brigantin.....	293	New York Sound...	Echouée....	Erreur de jugement.	.....	Aucune perte.	Carg. 750
4 juillet	Pampero.....	6	St. Jean, N.B.	Sackville, N.B., à Queenstown.	Goëlette.....	130	Baie de Fundy.....	Abordage....	Brouillard .....	.....	Partiell.	200
6 do	Pursuit	11	do	St. Jean, N.B., à Wickham, N.B.	do	69	Rivière de la Grande Baie, St. Jean, N.B.	Démâtée....	Gros vent....	.....	do	100
29 mai...	Progress	2	Québec.....	Havre de Québec....	Vapeur.....	267	Havre de Québec..	Abordage....	Pas de feu sur l'autre navire.	.....	Aucune perte.	.....
.....	Patrus.....	37	Jersey, Îles de la Manche.	Jersey à Arichat, O.B.	Brick	187	Lat. 48° 38' N., Long. 28° 25' O.	Perte d'espars et voil.	Gros temps. ...	.....	Partiell.	1,000

6 juill.	Pheasant.....	9	Lunenburg, N.-E.	Voyage de pêche.....	Goëlette.....	30	Baie St. Pierre, Ile Echouée..... du P.-E.	do	... ..	Total....	750
23 août.	Presid'nt Sver- drup.	3	Norvégien	Québec à Aberdeen..	Barque.....	438	Au large de Pot à Abordage... l'Eau-de-Vie, Fl. St. Laurent.	do	... ..	Aucune.	.....
9 sept.	Pamlico.....	10	Américain.....	Montréal à Liver- pool.	Brigantin.....	379	Au large de l'anse au Sauvages, Fl. St. Laurent.	do	... Inconnue	Partiell.	1,368
5 juill.	Prince Alfred..	24	Londres.....	Bristol à Québec.....	Navire.....	805	Havre de Québec...	do	... ..	do	800
2 do	Pursuit.....	10	Miramichi	Pugwash, N.-E., à Charlottetown, Ile du P.-E.	Goëlette.....	18	A l'entrée du havre de Wallace.	Gros temps.....	do	do	20
1er déc.	Proteus	12	Liverpool.....	St. Jean à Hull, G.-B.	Navire.....	1195	Rocher Blond, 4 milles de l'île au Phoque.	Erreur de juge- ment.	do	do	18,085
Oct. ...	Progress.....	1	Québec.....	A l'ancre à la Mal- baie, fleuve St. Laurent.	Goëlette.....	36	Cacouna.....	do	... Tout l'équi- page à terre.	do	60
12 août.	Polino.....	6	Sunderland.....	Pictou, N.-E., à Montréal.	Vapeur.....	524	Près le phare-flot- tant No. 2, lac St. Pierre, fleuve St. Laurent.	do	... ..	do	1,500
Fév. ...	Queen of the Cape.	.....	Américain.....	Boston à Yarmouth, N.-E.	Goëlette.....	55	Inconnu.....	Sombree.....	Inconnue.....	5 Totale..	1,800
23 janv.	Quaco.....	5	St. Jean, N.-B. St. Jean, N.-E., à Matanzas, Cuba.	Brigantin.....	185	Havre de Matanzas Echoué.....	Besoin d'un pilote.	do	... ..	Partiell.	500 Cargais, 35
28 mai	Rising Sun....	19	Liverpool.....	Bristol à Québec.....	Barque.....	864	Lat. 48° 25' N. Lon. 61° 41' O.	Coupée par la glace.	do	Totale...	18,000
3 juin.	Ranger.....	12	Québec.....	Fleuve St. Laurent comme remorqueur	Vapeur.....	151	Pointe St. Laurent, Ile d'Orléans.	Abordage...	Fausse ma- nœuvre de la barque Rosa.	Partiell.	3,000
3 do	Rosa.....	17	Norvégien	Flushing à Québec.	Barque.....	710	Au large de la Pte. St. Laurent, ile d'Orléans.	do	... Fausse ma- nœuvre.	do	Inconnu.

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Âge.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Grément.	Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
6 mai..	Reviewer.....	neuf	Yarmouth, N.E.	A Shelburne, N.E....	Barque.....	991	A Shelburne, N.E.	Domage en la mettant à l'eau.	Inconnue.....	.....	Partiell.	\$ 189
20 juill.	Rainbow.....	20	do	Yarmouth, N.E., à Weymouth, N.E.	à Goëlette...	36	Bord du cap Ste. Marie.	Echouée.....	Brouillard.....	.....	Totale...	2,000 Carg. 200
7 août.	Royal Charter	3	do	Québec à Liverpool..	Navire.....	1304	Embouchure de la rivière Mersey.	Perte de chaîne et ancre.	Gros temps.....	.....	Partiell.	1,000
120 sept..	Reliance.....	.....	Gloucester, Mass.	Labrador à Gloucester, Mass.	Goëlette...	46	Batture de l'île aux Avoies, N.E.	Echouée.....	Erreur de jugement.	.....	do ...	1,000 Carg. 600
1er oct..	R. B. Mulball..	9	Liverpool, N.E.	Cardenas, Cuba, à New-York.	à Barque.....	242	Un mille à l'est de la Tête-Ouest, co. de Shelburne, N.E.	Sombre.....	Gros temps.....	.....	Totale...	7,000 Carg. 15,000
9 déc...	Ruth Groves...	.....	Américain.....	Voyage de pêche à Gloucester, Mass.	à Goëlette...	68	Grève LaHave, N.E.	Démâtée.....	do	2	Partiell.	Inconnu.
6 janv.	Sirian Star	10	Yarmouth, N.E.	Liverpool à Philadelphie.	Barque.....	610	En mer... ..	Voie d'eau ..	Etambot enlevé.	.....	Partiell.	4,000
23 mai..	S. N. Collymere.	3	do	Trinidad à St. Jean, N.B.	Brigantin....	221	Lat. 41° 0' N., Lon. 69° 0' O.	Abordage....	Brouillard	4	Totale...	13,000 Carg 12,000
25 do	Sandringham..	12	Greenock	Greenock à Québec...	Navire.....	1167	9 miles au-dess. de Pot à l'Eau-de-Vie.	do	Hausière brisée.	.....	Partiell.	750
13 juin..	S. M. Ryerson..	13	Yarmouth, N.E.	Voyage de pêche à Argyle, N.E.	Goëlette.....	44	Havre Argyle... ..	Incendie.....	Inconnue .....	.....	Totale..	1,300
6 juill..	Susan.....	30	Sydney, C.-B.	Guysborough, N.E., à Pictou, N.E.	do	40	1 mile au sud du brise-lames, cap George.	Echouée.....	Chaîne rompue.	.....	do ...	1,200

1er juin	Speedwell.....	1	Ile du Prince-Edouard.	Baie St. Pierre, I.P.E. à Queenstown.	197	Oap Spray, I.P.E.	Perte de gouvernail et échoué.	Glace	do ..	2,170 Carg. 425
20 juil.	Sophia	16	Yarmouth, N.E.	St. Martin, N.E. à Yarmouth, N.E.	do ..	92	Anse de St. Jean, Yarmouth Sound.	Echoué.....	Partiell.	100
7 jan.	Scotia.....	14	Lunenburg, N.E.	Baltimore à Sligo....	Barque	691	Chenal Greigh Hill.	Abordage ...	do ..	1,000
7 fév.	Samuel Muir...	9	Liverpool, N.E.	Demerara à Queens-town.	Brigantin.....	233	Lat. 35° N., Lon. 58° W.	Jeté sur le côté.	do ..	8,000 Carg. 1,000
6 juil.	Sparkling Water.	7	Lunenburg, N.E.	Malpeque, I.P.E., Voyage de pêche...	Goëlette	34	Baie St. Pierre, I.P.E.	Echouée.....	Totale ..	1,000
15 août.	Swift	10	Norvégien.....	Québec à Montréal...	Barque.....	440	Près de l'île Ste. Hélène.	Gros coup de vent.	.....	Aucun dom-mage.
26 do	Snow Bird.....	7	St. Jean, N.B.	St. Jean, N.B., à Salem, Mass.	Goëlette.....	99	White Rocks, Campbell.	Brouillard.....	Partiell.	300 Carg. 460
9 sept.	Sophronia.....	12	Gloucester, Mass.	Gloucester, voyage de pêche.	do	57	Murder Island Ledge.	Navire ne voulant pas obéir au gouvernail.	do ..	1,000 Carg. 300
12 do	Sophia	16	Yarmouth, N.E.	Antigua, Ant. à Yarmouth, N.E.	Brigantin.....	92	Baie St. Martin, W.I.	Gros temps.....	Totale ..	3,000
16 oct.	Sunbeam.....	1	St. Jean, N.B.	Alma, N.B., à St. Jean, N.B.	Goëlette.....	77	Au large du chantier de Moran, St. Martin.	do ..	Partiell.	500
16 do	Susie E. Smith	1	Lunenburg, N.E.	Inconnue, à Bonne Baie.	do	63	Golfe St. Laurent.	Chavirée.....	5 Totale ..	2,500
28 nov.	Sylvia.....	6	Charlottetown, I.P.E.	Casumpec, I.P.E., Queenstown.	Barque	384	En dehors de la barre, Casumpec, I.P.E.	Echouée.....	Partiell.	15,000 Carg. 12,000
20 août.	Spring Bird.....	6	St. Jean, N.B.	St. Jean, N.B., à Boston, E.U.	Goëlette	91	Rocher London, au large du cap Anne, Mass.	Erreur de jugement.	do ..	400
14 sept.	Search	19	Whitehaven, G.B.	St. Jean, N.B., à Safi Morocco.	Brigantin....	175	70 milles S.O. de St. Jean, N.B.	Voie d'eau...	do ..	250
16 oct.	St. Thomas.....	28	Québec.....	Métis, P.Q., à Saguenay, P.Q.	Goëlette.....	38	Trois-Pistoles, P.Q.	Echouée.....	do ..	250

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Âge.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Grément.	Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
10 juin ..	Santa Cruz.....	2	Québec.....	Matane à Québec.....	Goëlette.....	52	Près du phare Bel-lechasse, fleuve St. Laurent.	Abordage ...	Inconnue.....	.....	Partiell.	\$ 500 Carg. 123
9 nov...	St. Lawrence.....	.....	do	Chicoutimi à Québec	Vapeur.....	869	Cape est, rivière Saguenay.	Echoué.....	Fort courant ..	.....	do ...	100
20 déc...	Sparkling Water.	8	Halifax, N.E.	Halifax à George-town, I.P.E.	Goëlette	36	Ile Sheetin, près d'Halifax, N.E.	do	Tempête de neige.	.....	do ...	Inconnu.
26 nov...	Salacia	28	Newcastle, G.B.	Chatham, N.B., à Liverpool.	Barque.....	822	Rifleman Reef, I.P.E.	do	Déviaton du compas,	.....	Totale ..	17,500 Carg. 5,000
11 do	Sarah A. Dudman.	12	Yarmouth, N.E.	Anvers à Philadelphie.	do	490	Winter Quarter Shoals, Philadelphie.	Abordage ...	Faute de l'aut. navire.	.....	Partiell.	450
28 jan....	Tancook	4	do ...	Dublin à Philadelphie.	do	873	Lat. 52° 23' N., Lon. 23° 36' W.	Etabot enlevé.	Gros temps.	.....	do ...	4,000
31 mai...	Thomas Lee ...	40	Workington, G.E.	Workington à Québec.	do	309	Côté sud de l'île aux Oies, fleuve St. Laurent.	Echouée.....	Erreur de jugement.	.....	do ...	1,200
12 juin ..	Terrebonne ...	5	Montréal	L'Assomption à Montréal.	Vapeur.....	55	Ile à la Trine	do	Brouillard.....	.....	Aucune.	.....
10 jan....	Three Cheers..	3	Halifax, N.E.	Dans le port à Halifax.	Brigantin ...	185	Quai Morin.....	Abordage ...	Inconnue.....	.....	Partiell.	2,000
23 juin ..	Twilight.....	1	Parrsboro', N.P.	St. Jean, N.B., à Parrsboro'.	Goëlette	49	Pointe Reed, St. Jean, N.B.	do	Négligence du remorqueur.	.....	do ...	127

7 janv.	Trial.....	2½	Pictou, N.-E., Terre neuve à Halifax, N.-E.	do	...	53	Ruisseau des Sauvages, C.-B.	Echouée.....	Gros temps.....	Totale.....	2,400
11 mai	Thetis.....	14	Halifax, N.-E., Pound Bay, I. du P.-E., au Havre de Grace.	do	...	78	Pointe Channey, I. du P.-E.	do	Glace.....	Inconnu.....	...
9 sept.	Templar.....	5	Yarmouth, N.E. Québec à Cork.....	Barque.....	...	778	Lat. 44° 30' N., lon. 56° 0' O.	Démâtée.....	Gros temps.....	Partiell.	12,000 Carg. 1,000
25 do	Two Brothers..	neuf	Port Medway, N.-E. Dans le havre, Port Medway.	Port Goëlette.....	...	7	Port Medway.....	Feu.....	Inconnue.....	Totale ..	Inconnu.
14 oct.	Torryburn.....	8	St. Jean, N.-B. Newport, Galles, à St. Jean, N.-B.	à Barque.....	...	448	En mer.....	Per. d'espars	Gros temps.....	do	500
4 juin	Thomas Cockran.	9	do	do	...	627	Ile Scatterie, C.-B.	Echouée.....	Brouillard.....	do	2,000
12 août.	Urda	1	Norvégien	Chatham, N.-B., Barrow, G.B.	à Brick.....	318	Pointe Ouest de l'île Amherst, Iles de la Madeleine.	Echoué.....	Brouillard.....	Totale ..	14,000 Carg., partielle, 5,000
3 oct.	Unity	neuf	Chatham, N.B. Richiboucton, N.-B., à Londres.	à Barque.....	...	420	Rive Sud, Richibouctou.	Echouée.....	Navire ne voulant pas obéir au gouvernail	Partiell. léger.	...
10 juin	Victory	34	Aberdeen	Londres à Québec ..	Navire.....	1404	Lien de déstaging, Québec.	Abordage.....	Inconnu	do	do
13 août.	Valetta	11	Montréal	Montréal à Sydney, C.B.	Vapeur.....	507	Entre Lavaltrie et l'île Plate.	Echoué.....	Brouillard.....	do	Pas de perte.
do	Victoria .....	.....	Norvégien	Limerick à St. Jean, N.-B.	Brick.....	374	Lien de déstaging, St. Jean.	do	L'ancre n'a pu le mettre à flot.	do	535
16 sept.	Valetta	22	Leith	Leith à Montréal	à Barque.....	464	Pot à l'Eau-de-Vie.	Abordage.....	Faute du brick "Hulding"	do	500
11 nov.	Venture .....	.....	Sydney, C.B., Newcastle, N.-B.	Sydney, C.-B., à Newcastle, N.-B.	do	330	4 milles au N.O. de Escominac, N.-B.	Echouée.....	Brouillard	Totale ..	13,500
18 do	Victor	8	St. Jean, N.-B. Au quai, St. Jean, N.-B.	à Vapeur.....	...	8	Quai Rankin, St. Jean, N.-B.	Incendie.....	Étincelle.....	Partiell.	800

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer.—Suite.

Date de l'accident	Nom du navire.	Age	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Grément.	Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
.....	Valiant	24	Yarmouth, N.-E.	Sydney, C.-B., à Tuskett, N.-E.	Goëlette.....	39	Havre de Tuskett...	Endommagé	Gros temps....	.....	Partiell.	300
5 oct....	Volunteer	13	Windsor, N.-E.	A Seaco, Maine.....	do	101	Au quai, Seaco, Me.	Madrier enfoncé.	Pas assez d'eau .....	.....	do ..	750
9 déc....	Vista.....	5	Yarmouth, N.-E.	Yarmouth à Martinique.	Brigantin.....	135	20 milles au N.O. de Yarmouth.	P. de voiles.	Gros temps....	1	do ..	500
Octobre	Victor	12	Ile du P.-E.....	Glasgow à Charlottetown, I.P.E.	do	193	Pointe au Sabie, détroit de Canso	Echoué.....	Brouillard.....	.....	do ..	Inconnu.
28 janv..	W. J. Hatfield.	10	Yarmouth, N.E	Philadelphie à Bremen.	Navire.....	891	Inconnu.....	Rempl. d'eau	Gros temps....	14	Totale ..	25,000
3 avril.	Westwood	4	Halifax, N.-E.	Porto Rico à Boston..	Brigantin	149	Hedge Fence, Vineyard Haven.	Echoué.....	Inconnue .....	.....	.....	Pas de dom.
3 mai....	Wenonah.....	5	Pictou, N.-E....	Antvers à Musquash.	Barque.....	669	Havre de Musquash	Frappé un rocher.	Erreur de jugement.	.....	Partiell.	400
14 juil..	W. E. Wier....	5	Liverpool, N.E	Yarmouth, N.-E., sur voyage de pêche.	Goëlette	45	20 milles à l'O.S.O. de l'I. au Ploque	Per. d'espars et voiles.	Frappé par la foudre.	.....	do ..	500
17 mai...	Winegene	8	Shelburne, N.E	Troon, Irlande, à Greenland.	Brigantin.....	389	Lat 60° 28' N., Ion. 48° 52' O.	Sombré	Coupé par la glace.	.....	Totale ..	8,000
31 juil..	William Kendrick.	13	Sydney, C.-B.	Baie George, Terre-neuve à Halifax.	Goëlette	53	Grève de Kipper, B. George, Ter n'v	Echoués.....	Chasés sur son ancre.	.....	do ..	1,500
2 mai....	W. A. Heney...	5	Shelburne, N.E	Cardenas, Cuba, à New-York.	Brigantin.....	198	Rocher Mémorable, petit chenal de Bahama.	do ..	Courant inconnu.	.....	Partiell.	3,600

10 août..	W. E. Heard...	6	Yarmouth, N.E.	New-York à Video.	507	A l'ancre au large de Monte Video...	Bgin. "Moop- hill" a déri- vée travers la proue du vaisseau. Fort courant...	do ...	2,500
27 do	W	1	Québec.....	Québec à Plymouth..	215	An large de la Pte. St. Laurent.	Echouée.....	do ...	800 140 Carg.
27 oct...	W. W. Lord...	10	Pictou, N.E....	Whycocomah à Leith, G.B.	271	Pietre Ledges.	do ...	Totale...	7,000
16 déc...	Wild Horse	12	Maitland, N.E.	New-York à Halifax, N.E.	165	40 milles S.O. de Yarmouth, N.E.	Abandonné..	do ...	2,500 Carg. 1,500
12 do	Westwood	4	Halifax, N.E...	Ile aux Tuers à Hali- fax, N.E.	149	Anse au Hareng, havre d'Halifax...	Echoué.....	do ...	13,000 Carg. 1,500

ANNEXE No. 4.

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires naviguant sur les eaux de l'intérieur, du 1er janvier 1876 au 31 décembre 1876.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Grément.	Tonnage enregistré.	Endroit où l'accident est arrivé.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vie.	Perte totale ou partielle.	Montant.
7 mai..	Belle McPhee..	4	Owen Sound, Ont.	Leith à Collingwood.	Golette à 3 mâts.	121	Huit milles au nord du phare Nottawasaga.	Sombrée....	Défoncée par la glace.	.....	Totale ..	\$ 10,000 Carg 10,000
.....	City of Sandusky.	.....	Montréal	A Port Stanley	Vapeur	463	Port Stanley	Brûlé	Inconnue.....	.....	do ...	15,000 Carg.
4 mai..	Calabria	3	Hamilton, Ont.	Kingston à Montréal.	do	391	1 mille au-dessus d'Iroquois.	Frappé un rocher et sombré.	Brouillard.. ..	.....	Partiell.	2,500
13 juill..	Champion .....	.....	Montréal	Chatham à Windsor.	do	17	Lac Ste. Claire.....	Brûlé	Inconnue.....	.....	Totale ..	3,000
18 août..	Clyde	4	Cobourg	Au quai de Harwood	do	44	Quai d'Harwood....	do	do .....	.....	do ...	3,000
17 sept..	Corinthian	11	Kingston.....	Kingston à Toronto.	do	220	Près le quai Gratton.	Echoué.....	Gros temps....	.....	Partiell.	2,000
15 avril.	Herald .....	.....	Montréal	Cleveland à Port Stanley.	Barge à vap..	461	1 mille au sud de Port Stanley.	Sombrée.....	Voie d'eau.....	.....	Totale ..	5,000 Carg. 888
9 oct..	L. May Guthrie	3	Ozoeaugh, Michigan.	Alpena à Monroe, Michigan.	Golette.....	137	18 milles N.-O. de Goderich.	Démâtée	Gros temps ....	.....	Partiell.	1,500 Carg. 3,000
.....	Marysburg	6	Pictou	Toronto à Oswego, E.-U.	do	150	20 milles d'Oswego.	Abordage....	Brouillard.....	.....	do ...	Inconnu.
26 oct..	Maggie Hunter .....	.....	Ste. Catherine, Ont.	Oswego à Toronto. ..	do	169	Inconnu	Sombrée.....	Inconnue.....	.....	7 Totale ..	10,000
17 mai..	Thos. C. Street	7	Ste. Catherine	Port Colborne à Windsor, Ont.	Petite barque.	362	6 milles S.-E. de Longue Pointe, Lac Erié.	Chavirée.....	Tempête.	.....	6 Partiell.	4,000

ANNEXE No. 5.

SUPPLÉMENT AU TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer britanniques, canadiens et étrangers, arrivés dans les eaux canadiennes, et à des navires canadiens dans d'autres eaux, pendant l'année de calendrier 1875.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Âge.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Grément.	Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
16 nov...	Ada Louisa.....	7	St. Jean, N.B.	Baie St. Pierre, Ile du P.-E. à Halifax.	Goëlette.....	76	Baie St. Pierre.....	Echouée.....	Gros temps.....	.....	Totale... Partiell.	\$ 2,250 1,500
30 do	Aaron Perkins	7	Salem, Mass...	Baie de Boone, Terre-neuve, à Salem, Mass.	do	45	Pointe Russel, Cap Breton.	do	Mal ét'yéed'ns le havre.	.....	.....	Inconnu.
14 do	Astride.....	2	Pictou, N.E.....	Londres, G.-B., à la Navire Nouvelle-Orléans.	1000	Andressellen, France.	do	do	Gros temps.....	9	Totale ..	45,000
28 oct. ..	Annie Cotter..	2	St. Jean, N.B.	Pet. Baie des Glaces à St. Jean, N.-B.	Goëlette.....	145	Près de la balise, hav. de St. Jean.	Abordage ..	Erreur de jugement.	.....	Partiell.	600
27 do	Bee.....	16	Yarmouth, N.E	Weymouth à Anna-polis.	do	24	Lower Granville, N.-E.	Echouée.....	Gros temps ....	.....	Totale ..	200
28 nov...	Brothers' Pride	9	St. Jean, N.B.	Bristol, G.-B., à St. Jean, N.-B.	Barque.....	442	Près de la balise, hav. de St. Jean.	Abordage....	Négligence.....	.....	.....	.....
27 do	Bill Baxter.....	2	Windsor, N.E.	Ile aux Turcs à Boston, E.-U.	Goëlette.....	146	Pte. Montank, E.-U.	Echouée.....	Gros temps ....	.....	.....	Inconnu.
29 do	B. W. Cochran	10	do	Boston à Windsor, N.-E.	Brigantin.....	131	Sur le voyage	P. de voiles..	do	.....	Partiell	700
1er juil. Belle.....	.....	.....	Ile du P.-E.....	Charlottetown à Pictou, N.-E.	Goëlette.....	43	Entre l'île Pictou et l'île Caribou, N.-E.	Sombree.....	do	.....	do ..	Inconnu.
12 sept ..	Chieftain.....	11	Halifax, N.E....	Kingston, Jamaïque, à Halifax, N.-E.	Brigantin.....	127	Lat. 18° 15' N.; Lon. 74° 50' O.	Jeté sur le côté,	do	.....	.....	do

SUPPLÉMENT AU TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer britannique, canadiens et étrangers, arrivés dans les eaux canad., et à des navires canadiens dans d'autres eaux, pend. l'année de calend. 1875. — Suite.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Grément.	Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
12 sept.	Chieftain.....	22	Halifax, N.-E.	Digby, N.-E., à Newburyport, B.-U.	Goëlette.....	87	Sur la Barre à Newburyport.	Echouée.....	Incapacité de l'officier en charge.	.....	Aucune perte.	\$
1er nov.	Calliope.....	9	Windsor, N.-E.	Philadelphie, E.-U., à Anvers.	Navire.....	1202	Au large du Cap Henlopen, E.-U.	Voie d'eau...	Gros temps....	.....	Partiell.	3,100
19 déc.	Countess.....	4	Halifax, N.-E.	Halifax, N.-E., à Liverpool, G.-B.	Brigantin. ...	178	Entre Holyhead et l'île de Bardsey, Irish Channel.	Abordage....	Lumière défectueuse à bord du Mary Fraser.	.....	Totale ..	7,000
Inconnu	Dolly Varden..	24	Etats-Unis.....	Au quai de Dalhousie, N.-B.	Goëlette.....	90	Dalhousie, N.-B.....	Echouée.....	Erreur de jugement.	.....	Partiell. Inconnu.	.....
20 déc.	Delta	22	Glasgow, Europe.	Pet. Baie des Glaces, Sydney Nord, N.-E.	Vapeur.....	428	Pe. Baie des Glaces	do	do .....	.....	do ..	Aucun.
29 Nov.	Emma.....	15	St. Jean, N.-B.	St. Jean à Philadelphie.	Goëlette.....	120	Havre de St. Jean.	Chavirée....	Gros temps....	1	do ...	1,300 Carg. 67
21 do	Emma F. Secor.	6	do	Anvers à Baltimore, E.-U.	Barque.....	571	Dunes, dans la Manche.	Abordage....	Em lev. l'ancre s'est jetée sur le brick "Assunta."	.....	do ..	900
11 do	Enterprise	8	do	Crapaud, I.P.-E., à la baie Boone, Terre-neuve.	Goëlette.....	42	Côté de l'île All-right, îles de la Madeleine.	Echouée	Gros temps....	.....	do ..	1,000 Carg. 100
13 sept.	Empress.....	10	Halifax, N.-E.	Kingston, Jamaïque, à Inagua.	Brigantin.....	174	Lat. 19° 13' N., Lon. 74° 67' O.	Dmâté.....	do .....	.....	do ..	Carg. 10,000

10 nov.	Emily Raymond.	4 St. Jean, N.-B. St. Jean à Wexford, Irlande.	do	290 Barre de la Baie Sud, Wexford, Irlande.	Echoué.....	Profondeur d'eau insuffisante.	.....	do	2,464 Carg. 285
11 déc.	Ellen F.....	5 Picton, N.-E....	do	180 Key Verde, Cuba.	do	Le capitaine induit en erreur par le phare Sagua	.....	Totale ..	7,500 Carg. 600
26 nov.	Gazelle.....	2 Ile du Prince-Edouard.....	Barque.....	499 Port Nova Rocks, C.-B.	do	Gros temps...	.....	do	26,000
do	20 George Peabody.	5 Gloucester, Mass., E.-U.	Goûlette.....	493 Havre de Lunenburg, N.-E.	do	Inconnue.....	.....	Partiell.	297
Octobre	Gloire.....	14 Windsor, N.-E. Philadelphie à Brême.	Navire.....	1138 En mer	Perte des voiles, etc.	Gros temps.....	.....	do	3,000
23 mars	Hesperus.....	11 St. André, N.-B.	Barque	432 Lat. 37° 30' N., Lon. 57° 51' O.	Abandonnée en mer.	Voie d'eau.....	.....	Totale ..	8,500
17 oct.	Haro.....	5 Halifax, N.-E..	Goûlette....	50 Baie Anglaise, Anticosti.	Echouée.....	Gros temps...	.....	Partiell.	300
11 do	James Duncan	4 Charlottetown Ile du P.-E.	Navire	699 Baie St. Pierre, havre de Charlottetown.	do	En virant de bord.	.....	do	.....
30 nov.	Jessie Hoyt....	3 St. Jean, N.-B. Waterford, Irlande.	Goûlette.....	276 Océan Atlantique.	Perte des voiles, espars, etc.	Gros temps.....	.....	do	1,700
21 déc.	J. K. Howard..	5 do	do	99 Pointe de Sable, Yarmouth.	Echouée.	Mal-étayée.....	1	Totale ..	4,000
17 mars	Julia Esson.....	3 Halifax, N.-E. Halifax, N.-E., à Porto Rico, Ant.	Brigantin....	126 En mer.	Sombré	Inconnue.....	8	do	10,000 Carg 12,000
6 déc.	Lalla Rookh ..	11 St Jean, N.-B. Havre à Tybee, E.-U.	Barque	495 25 milles S.-O. de Bill of Portland.	Abordage.	Trop noir pour voir la lumière du navire.	.....	Partiell.	5,493 Sur lest.
28 oct.	Lucy A. Nickels.	Searsport, Maine, E.-U.	Navire.....	1395 Près de la balise, havre St. Jean.	do	Erreur de jugement de la part du capitaine de l'autre nav.	.....	do	50
10 août.	Lady Head	18 Québec	Dans le service des phares.	168 Quoddy Head, E.-U.	Echoué.	Brume épaisse.	.....	do	4,000

SUPPLÉMENT au tableau des naufrages et accidents aux navires allant à la mer, britanniques, canadiens et étrangers, arrivés dans les eaux canadiennes, pendant l'année de calendrier 1875.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Âge	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Grément.	Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vie.	Perte totale ou partielle.	Montant.
20 juill.	Lord Mayo.....	4	Liverpool, N.-E.	Haiti, Ant., à Boston, E.-U.	Gaëlette....	97	Entre Haiti et Nassau, N.P.	Voie d'eau..	Inconnue.....	.....	Partiel..	\$ 10,000
4 oct ..	Minnie	3	St. Jean, N.-B.	Dorchester, N.-B., à St. Jean, N.-B.	do	72	Sheppody, N.-E.....	Echouée.....	Gros temps ...	.....	do ...	486
17 nov.	M. S. St. Pierre	9	do	St. Jean à Philadelphie.	do	98	60 milles S.-E. du Cap Hentopen.	Chargement de pont perdu.	do	.....	Aucune perte.	Carg. 100
do ...	Mountain Laurel.	9	Etats-Unis	Salem, Mass., à Ellsworth, Me.	do	140	Bond Cove, Baie de Fundy.	Echouée.	do	.....	Partiel.	1,600 Carg. 300
.....	Mary E. Jones	9	Shelburne, N.-E.	Inconnue	Brigantin....	132	En mer.....	Inconnue ...	Inconnue .....	.....	Totale ..	3,300
10 oct...	Magdala.....	8	St. Jean, N.-B.	Liverpool à Sydney, C.-E.	do	215	Havre de Sydney...	Abordage....	L'autre navire a chassé sur son ancre et s'est jeté en travers.	.....	Partiel.	1,095
31 déc.	Mary B. Gardner.	2	Yarmouth, N.-E.	New York, E. U., à St. Jean, Terren.	do	152	10 miles du havre St. Jean.	Coupé par la glace.	Glace .....	.....	do ...	1,600 Carg. 700
21 do	Maria Scamell.	12	St. Jean, N.-E.	Leghorn à New York.	Barque	394	En mer.....	Voie d'eau.	Gros temps....	.....	do ...	15,552 Carg. 338
19 oct.	Mary Fraser...	neuf	Windsor, N.-E.	St. Jean à Liverpool, G.-B.	Navire	1174	Près du phare Bardsey, Baie Carnarvon.	Abordage....	Lumières destructueuses.	.....	do ...	3,500
1er do	Mirella.....	11	Halifax, N.-E.	Inaque, Ant., à Halifax, N.-E.	Brigantin....	139	Cap Thrum, près d'Halifax.	Echoué	Inconnue .....	.....	Totale ..	6,000 Carg. 494

		do	300	Océan Atlantique.	Voie d'eau...	Gros temps...	Partiell.	500
17 nov.	Martha Ann Palmer.	12	St. Jean, N.B.	Fayal à Sydney, C.B.	do	...	...	...
27 do	Oyster Bed Lass.	1	do	Sydney, C.B., à St. Jean, N.B.	do	...	do	3,500 Carg. 160
13 déc.	P. Power	4	Halifax, N.E.	Sydney, C.B., à Baie St. Laurent.	Goëlette	...	Totale...	3,000
28 nov.	Rosebud	13	St. Jean, N.B.	St. Jean à Boston, Mass.	Goëlette	...	Partiell.	100
20 déc.	Reaper	1	do	St. Jean à Galway, Irlande.	Brigantin	...	Totale...	20,000
23 do	Souvenir	1	Yarmouth, N.E.	Anvers à Charleston, S.C.	Navire	...	do	40,000
25 do	Santa Cruz	...	Inconnu	Cienfuegos à Halifax, N.E.	Goëlette	...	do	Inconnu.
17 nov.	Trial	3	Halifax, N.E.	Sydney, C.B., aux îles de la Manche	do	...	Partiell.	400 Carg. 1,000
27 do	Transit	neuf	Ile du Prince-Edouard.	Point Du Chêne à Mumbles Roads.	Berque	...	Inconnu	...
Inconnu	Thrudvang	14	Mandal	Québec	do	...	Partiell.	2,407
20 oct.	Tidal Wave	7	St. Jean, N.B.	Sunderland, G.B., à St. Jean, N.B.	do	...	do	250
.....	Tyro	13	Yarmouth, N.E.	Liverpool, Ang., à St. Jean, N.B.	Navire	...	do	7,000
9 mars.	Thomas Bayne	3	Halifax, N.E.	Aden à Bassein Burman.	do	...	Totale...	60,000 (Lest.)
17 nov.	Vigilance	2	Miramichi, N.B.	Port Hawkesbury à Pictou, N.E.	Goëlette	...	Partiell.	400
.....	William McKean.	6	Lunenb'rg, N.E.	Baltimore, E.U., à Barbice.	Brigantin	...	Totale...	6,300

SUPPLÉMENT au tableau des naufrages et accidents aux navires allant à la mer, britanniques, canadiens et étrangers, arrivés dans les eaux canadiennes, pendant l'année de calendrier 1875.—Suite.

Date de l'accident.	Nom du navire	Âge.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
6 déc.	Wanderer.....	6	St. Jean, N.B.	Ramsgate à Car- denas.	Briganin.....	404	Longsard, Rive Nord.	Echoué....	Tempête de neige	.....	Partiell.	\$ 6,000
18 nov.	Wolverine	17	Gaspé, Q.	Rivière au Renard à Gaspé Basin.	Goëlette.....	40	Anse des Sauvag, baie de Gaspé.	Sombree	Gros temps.....	.....	do ... Totale ..	1,200 Carg. 2,000
8 déc.	Wenonah.....	6	Pictou, N.E....	Falmouth à Anvers	Barque	669	La Manche	Abordage....	Fausse route de l'autre na- vire.	.....	Partiell.	10,000
17 ¹² 11 nov.	Wawaleuch ..	2	do	Queenstown à La Rochelle.	do	542	La Rochelle, Fr'ces	Frappé con- tre le mur du bassin.	Gros temps.....	.....	do ...	5,000

ANNEXE No. 6.

LISTE des personnes auxquelles des récompenses ont été données par le gouvernement du Canada, depuis le 31 décembre 1875, jusqu'au 31 décembre 1876, pour services rendus en sauvant des vies dans le naufrage de navires canadiens.

Noms et désignations des personnes.	Nature des services rendus.	Date des services rendus.	Description des récompenses données.
Capt. R. C. Mears, patron de la barque "Lepanto," de New-York, E.-U.	La barque "Hesperus" de St. André, Nouveau-Brunswick, allant de Ste Marie, Etat de Georgie, Etats-Unis, à Monté Video, fut rencontrée par 37° 4' N. de lat., 56° 10' O. de long. complètement désemparée, et n'ayant plus qu'un mât debout. Le patron ayant demandé d'être relevé de son bord, le "Lepanto" lança une chaloupe à l'eau montée par le premier, le second et un matelot, malgré que la nuit fut très obscure et la mer très forte. Ils revinrent bientôt, leur embarcation s'étant remplie d'eau, mais ils repartirent à 9 heures P. M. et furent de retour à 10.30 P. M. amenant avec eux le premier officier et trois matelots qu'ils avaient retirés du naufrage. Ils avaient laissé à bord de l'"Hesperus" le capitaine et cinq hommes. Ayant perdu la barque de vue, ce ne fut que le 22 à 3.30 A. M., que la chaloupe put être remise à l'eau. A 4.40, le brave équipage revint avec les six naufragés qui étaient restés à bord. Le 13 avril, à 19° N. de lat., 38° 6' O. de long. on héla la barque norvégienne le "Reidule," en destination d'Anvers, qui prit avec elle quatre matelots de l'"Hesperus" et le 22 avril, on accosta le steamer norvégien "Hakon Alstein," allant au Havre, sur lequel s'embarquèrent ceux qui restaient de l'équipage naufragé.	21 mars 1875...	Montre d'or valant \$100, au Capt.
M. J. H. Simmons, premier officier.			Montre d'argent; valeur \$40, au 1er officier.
M. Charles Jonson, second officier.			Lunette marine jumelle; valeur \$30, au 2nd officier.
M. John Carl, matelot.			\$15 en argent au matelot.
Capt. Leakin Barnes, du brick "Harry," de Baltimore, E.-U.	Le brigantin "T. H. Haviland" d'Arichat, Nouvelle-Ecosse, venant de Porto Rico, à destination de New-York fut assailli par une grosse mer qui dura plusieurs jours. Son bordage fatigué par la houle s'entr'ouvrit et le bateau s'emplit d'eau. Il semblait lorsque le brick vint à son secours, et opéra le sauvetage de l'équipage naufragé.	17 juillet 1875.	Remerciements du gouvernement au capitaine.
M. William Duane, gardien de phare, Ile Verte Cap Breton, N.-E.		Juillet 1875....	Montre d'argent; valeur \$40.
Capt. Ira Augustus Storer, patron du vaisseau "Carrie Clark," de Boston, Mass.	Pour avoir sauvé, après bien des dangers et des fatigues, les vies du Capt. Benjamin Nickerson et de l'équipage (neuf personnes en tout y compris la femme du capitaine) du brick "Lochinvar" de la N.-E., naufragé sur le récif de Rocas, dans le sud de l'Atlantique, en allant de New-York à Pernambuco.	26 juillet 1875.	Montre d'or; valeur \$100.

LISTE des personnes auxquelles des récompenses ont été accordées par le gouvernement du Canada, etc.—*Suite.*

Noms et désignations des personnes.	Nature des services rendus.	Dates des services rendus.	Description des récompenses.
Capt. Gustaf Adolf Antman, patron de la barque "Ensimanon," de Borgia, Russie.	Le bateau "Alice Abbott" de Liverpool, N.E. venant de la Jamaïque en destination de Farmouth, fut obligé de faire escale à St. Thomas, après avoir subi des avaries. Peu de temps après son départ, la variole se déclara parmi l'équipage. Le patron et l'intendant furent réduits à l'article de la mort, et trois matelots en furent sérieusement atteints. Dans cette triste situation, privé de sa grande voile et ayant beaucoup d'eau dans sa cale, il fut rencontré par le vaisseau russe qui se chargea de l'équipage qu'il débarqua à Baltimore, où le capitaine Antman fut envoyé en quarantaine pendant treize jours.	5 mars 1876....	Montre d'or; valeur, \$130.
Capt. Andreas Theodor Nielsen, patron de la b. "Daphne," de Arenhdahl, Norvège. M. O. Mostad, second officier. M.—. Smith, matelot M. A. Hansen, do MM. John Fleming, Edward Fleming, et Joseph Callahan	Pour avoir recueilli l'équipage du brick "Ceres," de St. André, N. B. qui avait abandonné le vaisseau pendant son voyage de Cardenas, Cuba, à New-York.	21 mars 1876...	Remerciements du gouvernement au capitaine. Montre d'argent, v. \$30, au 2nd offic. Une somme de \$20 à chacun des deux matelots qui se trouv. dans l'em.
Capt. Alex. Pollock, de Port Stanley, Ont. Capt. John Sweeney, du même endroit. Wm. Barrett, Daniel May, Jno. Landers, Patrick Gorman, John Williams et —. McAlester, tous navigateurs de Port Stanley.	Pour avoir sauvé, au péril de leur propre vie, celles des matelots du brigantin "Mary," d'Halifax, N.E., échoué en dehors de la baie de Ketch.	Avril, 1876	La somme de \$20 à chacun.
Capt. Luigi Pesce, patron de la barque "Rosalia," de Castellamare, Italie.	Pour avoir recueilli l'équipage d'une petite embarcation appartenant au bateau à vapeur "Herald," de Montréal, au moment où en essayant d'atteindre le rivage au Port Stanley, les brisants l'avaient fait chavirer.	Avril, 1876	Binocle; valeur \$30 au capt. Pollock.. Binocle; valeur \$30 au capt. Sweeney.
Capt. Osborne, patron de la barque "C. E. Jayne," de New-York, E.U.	Pour avoir pris à son bord, avec le consentement du patron, quatre matelots de l'équipage du brigantin "Sussex," de Windsor, N.E., une voie d'eau s'étant déclarée dans ce bateau pendant un voyage qu'il faisait de Wilmington, E.-U., à un port de la Grande-Bretagne.	27 juillet, 1876	\$10 en argent à chacun des six marins qui se trouvaient dans le bat. de sauvet.
	Pour avoir recueilli dans son vaisseau, après avoir couru les plus grands dangers, les quatre seuls survivants de l'équipage de la barque "N. W. Blethen," de Yarmouth, N.E., qu'une tempête avait fait chavirer le 31 juillet dernier. La plus grande partie de l'équipage, y compris le capitaine, sa femme et trois enfants, en tout dix-sept personnes, périrent misérablement. Les quatre qui furent sauvés s'en allaient à la merci des vents, cramponnés à une partie de la chambre du pilote détachée du vaisseau naufragé. On fut obligé de les hisser à bord du bateau au moyen d'amarres, la mer étant trop grosse pour se servir de chaloupes.	2 août 1876....	Remerciements du gouvernement au capitaine. Montre d'or; valeur, \$100.

ANNEXE No. 7.

Liste des personnes, sujets du Canada, auxquelles des récompenses ont été données par les gouvernements anglais et étrangers, depuis le 31 décembre 1875, jusqu'au 31 décembre 1876, pour services rendus en sauvant des vies dans le naufrage de navires anglais et étrangers.

Noms et désignations des personnes.	Nature des services rendus.	Dates des services rendus.	Descriptions des récompenses données.	Quels gouvernements les ont données.
Capitaine E. J. Morehouse, de la goélette "John A. Merritt," de St. Jean, N.E.	Pour avoir recueilli deux hommes trouvés dans une petite embarcation appartenant à la goélette américaine "Ida Thurlow." Ces matelots avaient quitté leur vaisseau pour faire la pêche, mais une brume épaisse survenant, ils erraient depuis trois jours, sans pouvoir retrouver leur goélette.	10 octobre 1875.	Remerciements	Gouvernement des États-Unis.
Capitaine Coalfleet, patron de la barque "Montreal," de Windsor, N.E.	Pour avoir sauvé l'équipage, se composant de neuf personnes en tout, de la barque "Smile" de Swansea, Angleterre, sombrée dans le nord de l'Atlantique, à la lat. de 44° 12' N., long. 41° O., pendant le cours d'un voyage de Bull River à Swansea.	12 sept. 1875.....	Télescope.....	Gouvernement Britannique.

ANNEXE No. 8.

RAPPORT SUR LES OPÉRATIONS DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE
TORONTO, POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

HAVRE DE TORONTO.

Secrétaire de la Commission du Havre en compte avec les commissaires du
havre pour 1876.

Av.

BILAN GÉNÉRAL.

Dt.

1876.		\$ cts.	1876.		\$ cts.
30 déc ...	Quais et phares.....	53,574 75	30 déc...	Compte en souffrance.....	428 00
30 do ...	Ameublement de bureau.....	785 18	30 do ...	Banque de Toronto, crédit	
30 do ...	Chemin de fer de Toronto,		30 do ...	dépassé.....	6,417 63
	Grey et Bruce.	952 53		Balance au crédit des profits	
30 do ...	Chaloupe de sauvetage.....	486 80		et pertes	72,411 75
30 do ...	Ouvrage du havre à l'extré-				
	mité est	22,915 17			
30 do ...	Argent en mains.....	542 95			
		79,257 38			79,257 38

Après avoir examiné les livres, comptes et pièces justificatives, et avoir comparé le bilan
ci-dessus avec les livres, nous certifions que cet état est exact et représente fidèlement les affaires
jusqu'au 30 décembre 1876.

JOHN CARR,
Maître de havre.

E. G. HELLIWELL,
Député-maître de havre.

JAMES E. DAY, }
A. B. CAMPBELL. } *Auditeurs.*

JAMES G. WORTS, }
Président. }
GEORGE H. WYATT, } *Commissaires de havre.*
JOHN TURNER, }
RICHARD TINNING. }

TORONTO, 2 janvier 1877.

ÉTAT EN DÉTAIL.

1876.	COMPTE DE LA PROPRIÉTÉ.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1er janv.	Balance, voir grand-livre, page 199	66,937 15		
27 juill.	R. Lewis et fils, pompe à jardin.	25 00		
			66,962 15	
	<i>Avoir.</i>			
22 janv.	20 pour cent de déduction pour usure et dommages.....		13,387 40	
				53,574 75
	MOBILIER DE BUREAU.			
1er janv.	Balance, voir grand-livre, page 207.....		757 23	
27 juill.	Compte de H. Graham et Cie.....		9 00	
30 déc.	do R. Hay et Cie.....		18 95	
				5 18
	CHEMIN DE FER DE TORONTO, GREY ET BRUCE.			
1er janv.	Balance, voir grand-livre, page 209.....	1,672 53		
31 mars	Loyer pour le trimestre, quai de la Reine.....	525 00		
30 juin...	do do	525 00		
30 sept.	do do	525 00		
30 déc.	do do	525 00		
			3,772 53	
	<i>Avoir.</i>			
27 oct.	Paievements, par compte spécial.....		2,820 00	
				952 33
	CHALOUPÉ DE SAUVETAGE.			
1er janv.	Balance, voir grand livre, page 223.	762 70		
15 déc.	R. Lewis et fils, compte pour appareils de sauvetage	14 50		
			777 20	
	<i>Avoir.</i>			
18 mars	Dépenses courantes pour l'entretien des chaloupes.			
	Porté aux profits et pertes.....		290 40	
				486 80
	ASSURANCE.			
22 janv.	Prime sur les entrepôts du quai de la Raine ..		52 50	
30 déc.	do l'ameublement de bureau.....		8 50	
				61 00
	JOURNAUX ET ANNONCES.			
30 do ...	Divers items, voir petit livre de caisse.....			28 00
	IMPRESSIONS, PAPETERIE ET TIMBRES.			
12 janv.	Compte de Hart et Rawlinson.....		12 87	
17 mars	do de Copp, Clark et Cie.....		13 00	
25 juill.	do do		39 50	
15 déc.	do de Hart et Rawlinson.....		24 42	
30 do	Divers items, voir petit livre de caisse		8 40	
				98 19
	TRAVAUX A L'EXTRÉMITÉ EST DU HAVRE.			
1er janv.	Balance, voir grand-livre, page 241.....		22,896 77	
12 do	Avis peinturés pour le brise-lames.....		18 40	
				22,915 17

ETAT EN DÉTAIL—*Suite.*

1876.	INTÉRÊT.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
30 nov...	Montant tiré en plus par la Banque de Toronto.....					1,095	47
	PHARES, BOUÉES ET BALISES.						
Mar. 31	Dickey, Neil et Cie., compte pour bouées, etc.....	100	00				
21 avril...	do balance de compte.....	109	50				
2 mai...	Capitaine Jackman, louage de remorqueur.	12	00				
25 juil...	A. M. Browne, compte pour peinture.....	80	65				
15 déc...	Capitaine Jackman, enlèvement des bouées.....	50	00				
30 do ...	W. H. Sparrow, compte pour huile, etc.....	67	98				
30 do ...	Divers items, voir petit livre de caisse.....	152	80				
					572	93	
	Avoir.						
27 oct...	Montant payé par la goélette <i>H. P. Murray</i> , pour dommages au feu d'alignement, quai de la Reine....				2	00	
							570 93
	DÉPENSES DE BUREAU.						
12 janv.	Compte de W. H. Sparrow.....				6	10	
25 juil...	do W. Staunton et Cie.....				10	50	
25 do ...	do George Harding				21	94	
14 nov...	Loyer de bureau pour 1876				390	00	
30 déc...	Divers items, petit livre de caisse.....				48	06	
30 do ...	Compte de W. H. Sparrow				9	55	
							486 15
	COMPTES DES FRAIS.						
12 janv...	Honoraires des auditeurs, pour 1875.....				50	00	
12 do .	Honoraires des commissaires, pour 1875.....				292	00	
31 mars.	Loyer de la maison du capit. Kerr, pour un trimestre..				36	00	
							378 00
	CHARBON, BOIS ET GAS.						
12 janv...	Compte de la compagnie du gaz pour un trimestre.....				16	25	
31 oct...	William Goodherham, fils, compte pour bois.....				30	50	
31 do ...	Snarr et Fils, compte pour charbon.....				27	40	
30 déc...	Divers items, voir petit livre de caisse.....				113	15	
							187 30
	SALAIRES.						
17 mars.	Capitaine Kerr, salaire pour une partie de l'année et allocation à sa mort.....				250	00	
30 déc...	John Carr, maître de havre.....				1,200	00	
30 do ...	E. G. Helliwell, sous-maître de havre.....				700	00	
30 do ...	Capitaine Taylor, do 9 mois.....				450	00	
							2,600 00
							84,219 47

PROFITS ET PERTES.

1876.	Dr.	\$ cts.	1876.	Av.	\$ cts.
12 janv..	R. Dennis, réparations au quai de la Reine	15 50	1er janv.	Balance, voir le grand-livre, page 273.	79,686 40
22 do ...	Frais judiciaires <i>re</i> Hood, transféré.....	405 81	31 mars..	Loyer du quai de la Reine pour le trimestre.....	525 00
22 do ...	20 pour cent de déduction sur la propriété	13,387 40	30 juin...	do do ...	525 00
18 mars.	Dépenses courant. accordées aux chaloupes de sauvetage	290 40	30 sept.	do do ...	525 00
27 oct...	Surcharge, chemins de fer de Toronto, Grey et Bruce.	45 00	27 oct...	Déduction, chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce, pour la balance du compte	45 00
31 do ...	Petites dép. payées comptant	3 09	30 déc...	Loyer du quai de la Reine pour le trimestre.....	525 00
30 nov...	Tinning Frères, soin des chaloupes de sauvetage p. 1876	60 00	30 do ...	Droits de havre	10,391 10
15 déc...	Charles Robertson, réparations au quai de la Reine...	98 51			
30 do ...	Compte d'assurance	61 00			
30 do ...	Journaux et annonces.....	28 00			
30 do ...	Impressions, papeterie, etc...	98 19			
30 do ...	Intérêt.....	1,095 47			
30 do ...	Phares, bouées et balises....	570 93			
30 do ...	Dépenses de bureau.....	486 15			
30 do ...	Dépenses.....	378 00			
30 do ...	Charbon, bois, eau et gaz....	187 30			
30 do ...	Salaires.....	2,600 00			
30 do ...	Balance.....	72,411 75			
		92,222 50			92,222 50

JOHN CARR,

Maître de havre.

E. G. HELLIWELL,

Député-maître de havre.

Examiné et trouvé exact.

JAMES E. DAY, }
A. B. CAMPBELL, } *Auditeurs.*

TORONTO, 2 janvier 1877.

TABLEAU COMPARATIF.—Arrivages par les vapeurs et navires pendant 1875 et 1876.

Description.	1875.	1876.
Marchandise et tous les articles énumérés..... tonx.	18,385	13,757
Charbon..... do	150,016	152,319
Bois..... cordes.	8,807	6,553
Pierre..... toise.	3,609½	4,130
Chaux, plâtre, etc..... brls.	12,446	9,280
Poisson, suif, huile..... do	1,536	420
Grains et légumes..... boiss.	79,110	112,410
Sel..... sacs.	4,597	7,760
Bois de construction.....	849,500	729,000
Brique à feu.....	71,360	48,000
Brique commune.....	83,000	356,000
Pommes de terre et autres légumes..... brls.	1,579	2,083
Fruit..... do	3,410	9,878
do..... boîtes.	13,203	9,480
do..... paniers.	28,111	14,251
Chevaux, charrettes, etc..... cha.	304	290
Whisky..... brls.	63	6
Sable pour moulage..... tonx.	1,127	1,223
Pierre non ouvrée..... do	2,624	3,193
Porter, ale, cidre..... brls.	547	477
Foin..... tonx.	264¾	250
Fleur..... brls.	68	Aucun.
Sel..... do	186	11
Lattes et cercles.....	1,290,000	404,000

TABLEAU COMPARATIF des différentes qualités du charbon importé pendant les années 1874, 1875 et 1876.

Description.	1874.	1875.	1876.
Charbon dur.....	58,390	75,204	97,654
do mou.....	65,223	73,199	54,394
Charbon de Blossburgh.....	4,828	1,613	271
	128,441	150,016	152,319

A la Commission du Havre de Toronto.

MESSIEURS LES COMMISSAIRES,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel qui suit sur les opérations de la Commission du Havre pendant l'année 1876, depuis l'ouverture de la navigation le 11 avril, jusqu'à sa clôture le 19 décembre.

Les recettes du havre ont été de \$10,391.10, ce qui accuse un déficit de \$230.01 sur l'année 1875. Cette légère diminution est due surtout à la dépression qui n'a cessé de se faire sentir dans le commerce de transport, et à la concurrence que font les chemins de fer.

Recettes totales de 1876.....	\$13,297 10
Dépenses “ “	5,769 99

Lors de la dernière assemblée annuelle tenue le 31 décembre 1875, la commission était endettée envers la banque, à Toronto, de \$13,943.09. Depuis cette date, \$7,525.46 ont été déposées à son crédit, ce qui laisse une balance de \$6,417.63 devenue due le 31 décembre 1876.

Si le niveau de l'eau du havre peut se maintenir pendant la saison prochaine à une hauteur aussi favorable que par le passé, et si l'année prochaine la commission n'a à encourir aucunes dépenses imprévues pour les travaux du havre, elle sera non-seulement en état de payer sa dette actuelle, mais à la fin de 1877 elle pourra encore porter une très forte somme à son crédit.

Importations.—La quantité de charbon importé cette année a été de 152,319 tonnes, soit 2,303 tonnes de plus qu'en 1875. Les recettes dans les autres importations, telles que le bois, le foin, le plâtre, les fruits etc., etc., ont beaucoup diminué.

Ci-suit un état des navires qui ont fréquenté le havre durant la saison de 1876:—

Bateaux à vapeur chargés.....	521
“ “ sur lest.....	130
Propulseurs chargés.....	143
“ “ sur lest.....	65
Voiliers chargés.....	1,265
“ sur lest.....	154
Total	2,278

Ce qui constitue, pour 1875, une diminution de 161. Nombre de remorqueurs ont été aussi employés à remorquer les navires, etc.; quatre bateaux traversiers ont fait le service de l'Île et de Humber. Le nombre de vaisseaux qui ont hiverné dans notre port est de 62, soit 15 de plus qu'en 1875; 14 des plus gros sont mouillés dans le chenal Don. Le chiffre réuni du tonnage de ces vaisseaux s'élève à 12,458. Ils donnent à notre port un air d'activité tout-à-fait rassurant.

Niveau de l'eau.—L'eau du havre a été exceptionnellement haute cette année; en moyenne elle s'est tenue à 23 pouces plus haut qu'en 1875; son niveau le plus élevé a été de 41 pouces au-dessus de zéro—le 30 décembre il y avait 10 pouces au-dessus de zéro, soit 8 pouces de plus qu'à la date correspondante de 1875. Ce niveau favorable de l'eau pendant l'année dernière a permis aux bateaux à vapeur et aux autres navires d'aller et revenir en toute sûreté dans le chenal de l'entrée de l'est, ce qui n'a causé aucun dérangement aux travaux de dragage et de mine qui se faisaient dans le chenal de l'ouest.

Sémaphore.—Le sémaphore qui, autant qu'on peut juger, donne une satisfaction générale, a été hissé 17 fois pendant la saison, sous les ordres du professeur Kingston, de l'Observatoire Magnétique.

Cloche d'alarme.—Dans le cours de l'année on a élevé de plusieurs pieds la cloche d'alarme de la Pointe Gibraltar sur l'île. Espérons qu'elle satisfera maintenant les navigateurs qui viennent dans notre havre.

Phare.—Les capitaines de navires qui visitent notre port se plaignent beaucoup du phare de l'île. Ils disent qu'il n'atteint pas le but qu'on s'était proposé en le

plaçant là, et que les améliorations qu'on a fait subir aux phares sur tous les autres points du lac Ontario, démontrent la nécessité de changer les lumières fixes pour le système plus moderne des lumières tournantes. Ils découvrent, assurent-ils, les lumières du quai de la Reine en même temps que celles de la pointe de l'île. Espérons que les autorités verront à apporter les changements nécessaires, sous le plus court délai possible, puisqu'en agissant ainsi ils peuvent empêcher des naufrages et prévenir des pertes de vie.

Bouées du havre.—Les bouées avaient été placées, à l'ouverture de la navigation, entre le 11 et le 19 d'avril, afin d'indiquer les différents chenaux. On les a retirées depuis, comme suit : chenal de l'entrée de l'est, le 16 novembre ; les bouées-cloches, et les bouées-espars sur la Pointe au Phare, le 15 décembre ; celles du canal de l'ouest le 19 décembre.

Phares.—Les phares du quai de la Reine ont cessé d'être allumés le 19 de décembre.

Chaloupe de sauvetage.—On avait toujours négligé de placer dans cette chaloupe, qui est sous la charge de MM. Tinning et frères, des ceintures de sauvetages, surtout à l'approche de l'automne, la saison des tempêtes. Dans la crainte de voir se renouveler les accidents de l'automne dernier, je fis mettre sept de ces ceintures dans la chaloupe, de sorte qu'elle est prête maintenant à tout événement.

Travaux du gouvernement.—Les travaux du gouvernement sur le chenal du quai de la Reine ont commencé le 23 juin, sous la direction de W. Kingsford, écr., I. C. et sous la surveillance du capitaine Paul.

Les opérations du dragage et de la mine ont été continuées jusqu'au commencement de décembre, et le tout est actuellement dans un état très avancé. Ce serait rendre un grand service à la navigation que de compléter ces travaux le printemps prochain. Espérons qu'après avoir si bien commencé, le gouvernement n'en restera pas là et qu'il en ordonnera l'achèvement immédiat. Les plus gros navires, ceux dont le chargement sera le plus fort, et qui fréquentent nos eaux de l'intérieur, pourront ensuite passer en toute sûreté par le chenal pour venir dans le havre de Toronto.

Havre et Île.—Aucun changement remarquable ne s'est opéré par rapport au havre ou à l'île dans le cours de l'année. Le niveau de l'eau dans les différents chenaux a été des plus favorables : sa moyenne dans le chenal de l'entrée de l'Est, fut de 7 pieds 4 pouces à 8 pieds 10 pouces ; dans le chenal Don, de 12 pieds 6 pouces à 13 pieds 6 pouces.

Comme la Commission a décidé de ne faire cette année, aucun dragage dans notre havre, les travaux qu'on y a faits n'ont entraîné que de faibles dépenses comparées à celles des années précédentes, ce qui va permettre à la Commission de diminuer sa dette de beaucoup.

Propriétés de la Commission.—La jetée du quai de la Reine et le brise-lames du chenal Don, qui appartiennent à la commission, sont dans l'état le plus satisfaisant.

C'est un plaisir pour moi de constater dans mon rapport que nous n'avons à déplorer aucun accident dans notre havre, en 1876. Mais d'un autre côté il m'est pénible d'annoncer la perte totale, en septembre dernier, de la goëlette "Maggie Hunter," de Toronto. On suppose qu'elle se sera perdue corps et bien, plus bas qu'Oswégo, en route pour ici, avec une charge de charbon.

Depuis sa dernière assemblée annuelle, la commission a perdu dans la personne du capitaine Robert Kerr un officier fidèle et efficace qui, depuis au-delà de quinze ans remplissait ses devoirs de député maître de havre avec le contrôle des dépendances du quai de la Reine, des phares, des bouées et des balises, à la plus grande satisfaction des différentes commissions du havre.

Le capitaine Archibald Taylor, autrefois patron de la goëlette "Annie Mulvey" qui a été choisi pour le remplacer, a fait preuve, dans sa première année, de beaucoup de zèle dans l'accomplissement de ses devoirs et donné satisfaction générale.

Il y aurait encore beaucoup d'autres sujets moins importants à traiter; mais comme ils doivent venir devant la commission à sa séance mensuelle, je ne vois aucune utilité de les mentionner ici.

En finissant, je me fais un véritable plaisir de reconnaître la manière fidèle dont mes deux aides,—M. Helliwell, chargé des affaires du bureau et des arrivages, et le capitaine Taylor, qui avait le soin du quai de la Reine, des phares, des bouées, des balises et du sémaphore—ont accompli leurs devoirs respectifs.

Dans l'espérance que l'administration des affaires de la commission pendant l'année qui vient de s'écouler rencontrera l'approbation des Commissaires du Havre de Toronto,

Le tout est respectueusement soumis,

JOHN CARR,
Maître de havre.

Bureau du maître de havre,
2 janvier 1877.

ANNEXE No. 9.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL, POUR
L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.BUREAU DU SECRÉTAIRE,
MONTRÉAL, 3 février 1877.WM. SMITH, écr.,
Député-ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre par ordre des Commissaires du Havre de Montréal pour l'information de l'honorable Ministre de la Marine et des Pêcheries, un tableau des recettes et dépenses des commissaires pendant l'année expirée le 31 décembre 1876.

LES RECETTES provenant de toutes sources, ont été comme suit, savoir :—

	\$	cts.	\$	cts.
A L'ENTRÉE.				
Sur marc. sujettes aux droits de quaiage <i>ad valorem</i> , \$4,151,854, à $\frac{1}{4}$ p. c.	12,879	64		
do do quaiage spécifique.....	52,699	24		
Plus, reçu en fractions	14	08		
	63,592	96		
A LA SORTIE.				
Droits de quaiage perçus sur les nav. à voiles, nav. à vap. et leur car..	104,539	95		
Des percepteurs de douanes, Ontario :—			170,132	91
Janvier, février et mars	1,301	97		
Avril.....	84	27		
Mai.....	625	93		
Juin.....	1,623	59		
Juillet.....	1,855	94		
Août.....	3,534	71		
Septembre.....	2,573	27		
Octobre.....	1,627	35		
Novembre	598	73		
			13,825	76
TRAFFIC LOCAL.				
Droits de quaiage sur marchandises à l'entrée.....	7,557	55		
do do à la sortie.....	817	65		
Droits de havre sur barges	18,896	14		
do sur navires à vapeur.....	4,046	74		
Commutation sur navires à vapeur.....	19,224	33		
Pour le droit d'empiler du bois de chauffage sur les quais.....	2,788	00		
do do d'échantillon do	3,096	26		
Pour services du remorqueur à mancelle.....	165	25		
do des balances	520	84		
do loyer de petits bureaux.....	770	20		
			57,882	96
			241,841	63
Moins, droits de quaiage remis.....			993	29
Revenu net			240,848	34
Débitures vendues durant l'année.....			403,000	00
DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.				
Reçu à compte des améliorations du nouveau chenal :—				
Mars.....	40,000	00		
Juillet.....	33,000	00		
Octobre.....	55,000	00		
Compte général.....	76,000	00		
			204,000	00
Intérêt, de la Banque de la Cité, au 30 juin.....	3,086	93		
do do 31 décembre.....	7,317	10		
			10,404	03
Intérêt sur les bons vendus.....			1,684	93
Divers :—				
Reçu du maître de havre, charroyage.....	14	80		
do de J. T. Therien, vente de vieux bois.....	28	00		
do pour charbon vendu.....	83	55		
do en paiement de l'amende, etc.	65	00		
do Decker et Cie, pour loyer.....	400	00		
do McLachlan Bros., dommage au dragueur No. 2.....	398	20		
do Pillow, Hersey et Cie, pour ferraille	305	35		
do Carbray et Routh, dommage au remorqueur à mancelle.....	15	00		
do Cie. de Navigation du Richelieu et Ontario, pour orme.....	77	52		
			1,387	42
Total des recettes.....			\$861,324	72

LA DÉPENSE de l'année a été comme suit :—

	\$	cts.	\$	cts.
Dragage du havre			57,372	46
do réparations.....			35,711	31
do dépenses, y compris salaires, administration générale, etc.....			26,845	00
Intérêt sur la dette du havre.....			97,407	00
Compte de construction :				
Bassin militaire.....	27,626	25		
Prolongement du quai de la traverse de Longueuil.....	4,731	66		
McNamee, Gaherty et Fréchette, balance sur entreprise.....	18,368	21		
Quai de la Pointe du Moulin-à-Vent.....	14,103	99		
Quai d'Hochelaga.....	1,973	66		
Débitures du havre payées durant l'année			66,803	77
Droits du havre sur les marchandises transbordées à Québec			126,066	67
H. et A. Allen.....	2,415	08		
David Shaw.....	48	60		
Henry Fry et Cie.....	25	45		
Thompson, Murray et Cie.....	26	85		
D. Torrance et Cie.....	473	50		
			2,989	48
Dépenses pour plateformes, etc., durant les hautes eaux du printemps.				
Cie. de Navigation du Richelieu et d'Ontario.....	520	42		
Ander-son McKenzie.....	22	56		
H. et A. Allan.....	1,093	32		
D. Torrance et Cie.....	457	60		
			2,093	90
Frais judiciaires <i>in re</i> Graham.			100	00
Remorqueur à mancelle			2,764	59
Bois de construction pour les quais :—				
J. et B. Grier.....	3,575	00		
Paul Labelle.....	625	53		
John Poupore.....	2,397	08		
John J. Bew.....	296	20		
			6,893	81
Relèvement du havre			641	90
Intérêt du gouvernement fédéral			55,671	02
Bureau des ingénieurs			2,718	82
Bouées et balises			3,549	90
Impressions, annonces et papeterie			1,680	33
Nouvelles opérations de chenal			146,994	28
Outils de dragage de lac et rivière :				
A. Cantin, sur compte du remorqueur "St. James".....	4,000	00		
A. Baile, do de la barge "Caroline".....	1,350	00		
			5,350	00
Nouvelle bâtisse :				
J. B. St. Louis et frères.....	4,419	24		
James Howley.....	203	50		
George Roberts.....	7,979	68		
Hopkins et Wily.....	800	00		
A. C. Hutchison.....	800	00		
Charles Garth et Cie.....	2,750	00		
G. Chapleau.....	51	48		
Prowse, frères.....	2,501	67		
Henry Miller.....	1,677	95		
Phillips et Wand.....	3,659	50		
E. Chanteloup.....	2,500	00		
Noel Pratt.....	1,595	00		
R. Forsyth.....	488	00		
R. Reid.....	435	00		
Diverses.....	1,288	46		
			31,149	48
Frais de route et dépenses casuelles			830	69
Lampes et éclairage des quais			866	63
Réparations au mur de revêtement			343	78
Total des dépenses			674,846	54

En comparant le revenu du havre de cette année avec celui de l'année dernière, on constate un déficit de \$7,000 (et cela seulement que dans le commerce local). Si l'on prend en considération la dépression qui se fait sentir dans les affaires, il faut s'estimer heureux que cette diminution ne soit pas plus considérable.

Vous trouverez les détails et la description des réparations faites aux quais, des constructions nouvelles et du dragage dans le havre, dans le rapport de l'ingénieur en chef, dont copie ci-jointe.

Je vous transmets aussi copies des rapports annuels qui suivent : Du maître de havre avec tableaux comparatifs, du surintendant des pilotes avec les détails des opérations en rapport avec les bouées et les balises dans le fleuve St. Laurent entre Montréal et Québec, et du capitaine Short, commandant le remorqueur à mancelle.

Les Commissaires continuent toujours les travaux de creusement du chenal pour les navires entre Québec et cette ville. J'ai envoyé dans le temps convenable à l'administration des Travaux Publics, sous la direction de laquelle ces travaux se font, un rapport circonstancié à ce sujet et qui s'étendait jusqu'à la fin de l'année fiscale.

Le Bureau a reçu le rapport (avec les plans) sur les limites du havre, tel que préparé par les arpenteurs provinciaux, MM. Rielle, Hopkins et Perrault, et dont je vous ai parlé l'année dernière. Les commissaires sont à faire les démarches nécessaires pour obtenir sa ratification.

La commission d'ingénieurs formée pour examiner le meilleur système à adopter pour améliorer le havre de Montréal, n'ont pas encore envoyé leur rapport. Ce retard résulte des difficultés qu'ils rencontrent dans le cours de leurs explorations à obtenir des calculs exacts. L'eau qui se maintient haute les empêche de procéder.

On a nommé, l'année dernière, un surintendant des pilotes pour la meilleure administration de ce département et le soin des bouées et balises. Cette nomination est regardée par les commissaires comme très avantageuse pour le service.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

H. D. WHITNEY,

Sous-secrétaire.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE.

H. H. WHITNEY, écr.,

Secrétaire de la Commission du Havre de Montréal.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel de 1876.

Le premier de janvier, la glace était arrêtée et assez forte pour permettre aux voitures de la traverser en tous sens. Il n'était tombé que très peu de neige dans la ville et dans les alentours. Nous nous sommes servi indistinctement des traîneaux et des voitures à roues jusqu'au 24, où ces dernières disparurent ; la température a été extrêmement variable. Le plus grand froid que nous ayons eu dans ce mois a été le 13—le thermomètre marquait 6° au-dessous de zéro à 8 heures du matin. Pendant le mois, l'eau baissa d'environ trois pieds. Le temps était variable dans le mois de février ; le 5 fut le jour le plus froid—le thermomètre marquait 12° au-dessous de zéro à 8 heures du matin. La rivière baissa d'un pied pendant le mois. Le dernier jour de février ; elle atteignait son plus bas niveau, 25 pieds et 10 pouces sur le seuil d'écluse du canal Lachine, ou 8 pieds et 10 pouces au-dessus du niveau d'été.

Le mois de mars commença avec un ciel serein et une température douce. Pendant toute sa durée, le thermomètre ne descendit pas une seule fois au-dessous de zéro à 8 heures du matin. Le niveau de l'eau s'éleva à mesure que le temps continuait à s'échauffer, et à la fin du mois il y avait sur le seuil d'écluse du canal 29 pieds et 3 pouces ou 12 pieds et 3 pouces au-dessus du niveau d'été.

Le mois d'avril lui succéda avec une température, dans les premiers jours, variable et très-désagréable. L'eau continua à monter, et le 24 elle atteignait son plus haut niveau, c'est-à-dire 24 pieds et 2 pouces sur le seuil d'écluse du canal Lachine, ou 17 pieds et 2 pouces au-dessus du niveau d'été. Le 12, la glace donnait des signes

évidents de décomposition, et le 16 eut lieu son premier mouvement ; il se fit sentir un peu plus bas que le pont Victoria. La glace continua ensuite jour par jour à se briser et à descendre petit à petit, jusqu'au 26 où elle partit définitivement, laissant le port libre, excepté toutefois de quelques glaçons restés sur les quais. Le 27, quinze goëlettes et un brigantin (navires construits pour la haute mer) entraient dans le port venant de Boucherville, où ils avaient hiverné ; le lendemain il en arriva onze autres du même endroit, ainsi que plusieurs remorqueurs et quelques barges. Il y avait alors trois pieds d'eau sur les quais, mais elle baissait graduellement.

La température des premiers jours de mai fut des plus désagréables. Ce ne fut qu'une succession continuelle de neige et de pluie. Le 6, l'eau était de 7 pieds et cinq pouces au-dessus du niveau d'été, le dessus des quais était à sec. La rivière commença alors à monter et le 17 elle atteignait sa plus grande hauteur : 28 pieds et 8 pouces sur le seuil d'écluse du canal Lachine. L'eau dépassa de deux à trois pieds les quais, mais ensuite elle se retira graduellement. Le 8, le premier navire de mer, le "Polynesian," arrivait dans le port, et à partir de cette date les steamers continuèrent à arriver de jour en jour. Vû le niveau élevé de l'eau, les commissaires du havre firent construire à grands frais des échafauds sur les quais afin de pouvoir débarquer et y déposer les cargaisons. On prit toutes les mesures nécessaires dans cette circonstance pour causer le moins de retard possible aux navires et pour faciliter la marche des affaires.

Le mois de juin s'annonça par une température magnifique ; l'eau continua à se retirer petit à petit ; le 6, les quais étaient redevenus à sec et on commença à les débarrasser des échafauds que l'on avait construits pour débarquer et y déposer les cargaisons. La rivière se maintint exceptionnellement haute pendant toute la saison de la navigation, ce qui donna de grands avantages à ceux qui s'occupent du commerce du port.

Le dragage du port a été poussé avec beaucoup d'activité pendant cette saison, et les réparations considérables qui ont été faites aux quais en a occupé souvent une grande partie ; mais comme l'arrivée des vaisseaux de mer se faisait avec régularité et qu'ils ne venaient pas plusieurs en même temps, ils étaient déchargés sur-le-champ ; chacun avait ainsi sa place et il n'en est résulté ni embarras ni retards. Les commodités pour les vaisseaux de hauts bords seront beaucoup plus grandes l'année prochaine qu'elles n'ont jamais été ; quant aux barques qui charrient la brique, le sable, le foin, le bois, le bois d'arrimage, etc., elles demandent qu'on leur accorde une place particulière. Les quais qui entourent le bassin du Roi tombent aussi en ruines, et cet état de délabrement dure depuis deux ans. Je me permettrai de recommander qu'on y fasse les réparations nécessaires, et ce, le plus tôt possible, vû que leur position centrale les fait beaucoup rechercher par ceux qui font le commerce du port, ce qui leur donne beaucoup de valeur.

En prolongeant les quais jusqu'à la Pointe du Moulin à Vent, on a rendu un grand service aux marchands qui font le commerce du charbon. En effet leur construction s'y prête admirablement, et l'endroit choisi est magnifique.

Les commerçants de bois d'arrimage de Québec et d'Ottawa commencent à s'apercevoir des avantages que leur présente notre port pour y faire leur négoce. L'automne dernier, un nombre considérable de barges chargées de bois de menuiserie entrèrent dans notre port, venant d'Ottawa. Les propriétaires déposèrent leur cargaison sur les quais entre la traverse de Longueuil et Hochelaga, endroit qui fut jugé magnifique pour cet objet. Peu de temps après, ce bois de menuiserie était expédié en Angleterre. Je trouve que, faute de rampes pour communiquer avec la rue Ste. Marie, cette partie du port est considérablement obstruée à mesure que le commerce y prend plus d'étendue. Je recommanderai donc la construction de deux de ces rampes entre la prison et la traverse de Longueuil, et de trois autres entre la traverse et le vieux quai d'Hochelaga.

Le commerce de bois d'arrimage qui se fait avec l'Amérique du Sud a beaucoup diminué depuis les deux ou trois dernières années, mais il faut espérer qu'il reprendra son ancienne vigueur.

Vous constaterez par le tableau comparatif ci-joint que, bien que le nombre des vais-

seaux de mer entrés dans notre port cette année soit moindre que celui de l'année précédente, leur tonnage représente un chiffre plus élevé. Ceci démontre qu'on les construit plus gros d'année en année, et que leur tirant d'eau augmente dans la même proportion. Il faut donc de toute nécessité faire le creusement du chenal et opérer l'agrandissement du port afin qu'il soit en état de répondre aux besoins toujours croissants du commerce.

Le steamer *Flamborough* a été le dernier vaisseau de mer, qui ait quitté le port, il est parti le 23 novembre; la dernière barque nous a quittés le 2 décembre. Les traversiers de Laprairie et de Longueuil se sont rendus à leurs quartiers d'hiver (à Boucherville) le 10 du même mois. Le thermomètre marquait 10° au-dessous de zéro à huit heures du matin, le fleuve était couvert de glaces flottantes, la navigation complètement close, et l'eau montait rapidement.

Le 18 de décembre les quais étaient couverts de glace. Le 19 plusieurs personnes firent le trajet à pied sur la glace entre Longueuil et Hochelaga, et le 21 les voitures traversaient. On fit le même jour le voyage à pied sur la glace, de St. Lambert à cette ville, et les voitures traversèrent le 23.

La hauteur de l'eau, le dernier jour de l'année, était de 16½ pieds au-dessus du niveau de l'été, mais elle baissait graduellement.

Ci-joint vous trouverez un tableau établissant la classification, la quantité et le tonnage des vaisseaux de mer, ainsi que le plus grand nombre qui se soient trouvés présents à la fois dans notre port dans les dix dernières années; de plus, la liste des noms des steamers océaniques qui ont visité ce port pendant la dernière saison, avec le nombre de voyages de chacun.

Tout en soumettant le tout à l'examen des Commissaires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre humble et obéissant serviteur,

A. M. RUDOLF,

Maitre de havre.

Bureau du havre, 4 janvier 1877.

FAÇADE DES QUAIS DANS LE HAVRE DE MONTRÉAL.

Description.	Total de la façade linéale.
Quaiage pour les navires d'un tirant d'eau de 24 pieds.....	5,562 pieds
“ “ “ 20 “	11,357 “
“ “ de 10 à 20	5,265 “
Total.....	22,184 pieds
	ou 42 milles.

PORT DE MONTRÉAL.

TABLEAU COMPARATIF indiquant le nombre et le tonnage des navires qui sont arrivés dans le port, et le plus grand nombre présents à la fois dans le port, pendant les dix dernières années.

	No. de navires.	Tonnage.	Le plus grand nombre présents à la fois dans le port.
1867.....	5,248	744,477	244, 31 octobre.
1868.....	5,822	746,927	297, 22 juin.
1869.....	5,866	712,324	259, 5 novembre.
1870.....	6,345	819,476	255, 6 octobre.
1871.....	6,878	824,787	281, 6 octobre.
1872.....	7,150	936,782	309, 21 octobre.
1873.....	6,761	833,462	296, 8 juin.
1874.....	6,855	956,837	301, 1er juin.
1875.....	6,178	811,410	256, 4 août.
1876.....	6,083	786,083	262, 9 novembre.

TABLEAU COMPARATIF indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation, le premier arrivage de la mer, et le dernier départ pour la mer, pendant les dix dernières années.

	Ouverture de la navigation.	Fermeture de la navigation.	Premier arrivage de la mer.	Dernier départ pour la mer.
1867.....	22 avril.	6 décembre.	4 mai.	29 novembre.
1868.....	17 do	9 do	4 do	27 do
1869.....	25 do	6 do	30 avril.	24 do
1870.....	18 do	18 do	22 do	27 do
1871.....	18 do	1 do	22 do	29 do
1872.....	1er mai	8 do	5 mai	28 do
1873.....	25 avril.	29 novembre.	4 do	21 do
1874.....	25 do	13 décembre.	11 do	21 do
1875.....	3 mai.	29 novembre.	9 do	22 do
1876.....	27 avril.	10 décembre.	8 do	28 do

A. M. RUDOLF,

Maître de havre.

BUREAU DU HAVRE,

MONTRÉAL, 4 janvier 1877.

PORT DE MONTREAL

CLASSIFICATION du nombre et du tonnage des navires océaniques qui sont arrivés dans le port et du plus grand nombre présents à la fois dans le port, pendant les dix dernières années.

Années.	Steamers.	Tonnage. Navi- res.	Tonnage. Barques.	Tonnage. Bricks.	Tonnage.	Brigan- tins.	Tonnage.	Goëlt- tes.	Tonnage.	Nombre total des navires.	Total du tonnage.	Plus grand nombre pré- sents à la fois dans le port.
1867...	106	87,199	47,463	81	39,883	18	3,757	64	9,273	140	11,478	59, Oct. 24
1868...	105	101,566	36,693	75	31,871	21	4,875	49	7,807	187	15,947	61, Juin 21
1869...	117	117,965	64,484	103	45,710	18	4,735	49	9,243	204	17,726	61, Nov. 4
1870...	144	133,912	73,175	157	75,797	16	4,183	62	10,351	223	19,428	62, Juin 20
1871...	142	146,927	92,502	170	82,363	26	6,589	47	7,839	180	15,551	89, Oct. 27
1872...	215	217,713	62,775	182	87,199	20	5,221	68	11,504	175	14,388	84, Oct. 30
1873...	242	245,237	65,823	164	75,594	18	4,660	59	8,581	147	12,583	84, Août 28
1874...	266	262,096	46,938	167	80,677	15	3,928	64	9,688	169	19,095	76, Juillet 6
1875...	256	255,435	39,895	138	63,167	17	3,833	53	9,801	138	13,981	60, Août 18
1876...	240	262,829	37,303	146	66,002	18	4,700	35	5,848	123	14,498	61, Juil. 24

A. M. RUDOLF,
Maître de havre.

BUREAU DU HAVRE,
MONTREAL, 4 janvier 1877.

PORT DE MONTRÉAL.

NOMBRE DE VOYAGES FAITS PAR LES VAPEURS OCÉANIQUES, 1876.

Ligne Allan, Liverpool.

	Noms.	Voyages.
Vapeur	Polynesian	5
do	Sardinian	5
do	Circassian	5
do	Moravian	5
do	Sarmatian	4
do	Peruvian	4

Ligne Allan, Glasgow.

Vapeur	Phenician	5
do	Waldensian	5
do	Corinthian	5
do	Manitoban	4
do	Austrian	4
do	Canadian	3

Ligne Dominion.

Vapeur	Québec	5
do	Mississippi	5
do	Dominion	4
do	Texas	3
do	Memphis	2
do	Ontario	2

Ligne Beaver.

Vapeur	Lake Champlain	5
do	Lake Megantic	4
do	Lake Nepigon	4

Ligne London.

Vapeur	Thames	4
do	Severn	3
do	Scotland	3
do	Tagus	2
do	Gamma	1
do	Nyanza	1

Ligne des Ports du Golfe, Québec.

Vapeur	Flamborough	11
do	Alhambra	8
do	Miramichi	8
do	Hadji	8
do	Secret	8
do	Bermuda	6

Ligne Mitchell, (Ports d'en bas).

Vapeur	Polino	9
--------	--------------	---

Ligne de Montréal et Acadie (Ports d'en bas).

	Noms.	Voyages.
Vapeur	Venezia	9
do	Valetta	9
do	California	2

Ligne Carbray (Ports d'en bas).

Vapeur	Perit	4
--------	-------------	---

Ligne Adams (Ports d'en bas).

Vapeur	Alpha	1
--------	-------------	---

En transit.

Vapeur	Good Hope	3
do	Swaledale	3
do	Erl King	3
do	Prior	3
do	Enmore	3
do	Democrat	2
do	Aberfeldy	2
do	West Stanley	2
do	Colina	2
do	Longshaw	2
do	Newfoundland	2
do	Astarte	2
do	Amelia	2
do	Stelvio	2
do	Avondale	2
do	Gilsland	1
do	Annie Ainsley	1
do	Druid	1
do	Acadian	1
do	Aristocrat	1
do	South Tyne	1
do	Prince Edward	1
do	City of St. John	1
do	Egbert	1
do	Boadicea	1
do	Matthew Cay	1
do	Royal Welsh	1
do	Timor	1
do	Colombo	1
do	Lillie	1
do	Vanguard	1
do	Earl of Lonsdale	1
do	Blaydon	1
do	Commodore	1
do	George Watson	1

A.M. RUDOLF,

Maître de Havre.

(Copie.)

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF,
MONTRÉAL, 25 janvier 1877.

H. H. WHITNEY écr.,
Secrétaire de la Commission du Havre de Montréal.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre à la Commission du Havre le rapport suivant sur les travaux exécutés dans le port de Montréal pendant l'année 1876.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Bassin de la rue du Moulin.—Les travaux de prolongement du nouveau quai et du bassin ont été poussés avec beaucoup d'activité pendant toute la saison ; mais comme le dragage se faisait à une grande profondeur, et dans une terre excessivement dure, les progrès ont été peu rapides.

Comme je l'ai fait remarquer dans mon rapport de l'année dernière, le fond du bassin se compose principalement de "tuf dur," espèce de béton rendu encore plus difficile à creuser par la grande quantité de cailloux de toutes grosseurs qu'on y rencontre à chaque instant. Malgré leur bon fonctionnement, les dragueurs n'ont pu en sortir de l'eau plus de 156 verges cubes, en moyenne, par jour ; la profondeur du dragage étant de 20 à 24 pieds, ce que fait un dragueur par jour, représente environ 20 verges carrées d'ouvrage sur la surface du bassin. On a employé à ces travaux, durant tout l'été, trois et quelquefois cinq dragueurs qui ont enlevé 109,417 verges cubes, égales, en les réunissant ensemble, à 1,500 verges carrées d'ouvrage fait dans le bassin, mais répandu en réalité sur une plus grande superficie où les opérations sont plus ou moins avancées. La profondeur du dragage est de 25 pieds à l'eau basse en face du quai bâti dans le cours des deux dernières saisons d'été ; elle se continue aussi jusque vis-à-vis le déversoir de décharge du canal, sur une largeur variant de 25 à 90 pieds à partir du quai. Le creusement s'est fait à une profondeur de 9 à 15 pieds au-dessus de l'eau basse, sur une distance d'à peu près 800 verges en amont du fleuve, et sur une largeur de 150 à 250 pieds à partir du quai.

On a travaillé à la charpente du quai autant que le progrès du dragage le permettait. 349 pieds ont été construits jusqu'à une moyenne de trois pieds au-dessus du niveau des eaux basses, amenés cet été à leur pleine hauteur et pontés. Il faut comprendre, dans l'addition de cette année, un ponceau composé de caissons dont l'ouverture est de 26 pieds de largeur sur 1 de hauteur et qui s'étend 110 pieds en arrière du quai. Le but de cette construction est de relier le quai avec le déversoir inférieur du canal de Lachine.

Le remblai du quai s'est faite avec plus de rapidité que la partie en bois. Il y en a 100 pieds faits à partir du quai. Comme à l'ordinaire, ces travaux ont été exécutés par les ouvriers des commissaires.

L'espace en arrière, qui aboutit aux terrains du gouvernement et est situé en aval du déversoir inférieur, a été en partie rempli par les entrepreneurs des travaux du canal, et MM. W. P. Bartley et Cie. ont fait aussi charroyer une quantité de terre considérable en face de leur propriété.

Les dépenses faites sur le bassin cette année ont été comme suit :—

Dragage.....	\$44,063 00
Charpente, madriers, etc. pour le quai.....	\$5,828 85
Fer, outils et autres matériaux ".....	463 46
Gages pour le coffrage du quai.....	4,013 41
" remplissage du quai.....	1,499 55
Total.....	\$55,868 27

Bassin militaire.—Nous avons employé pendant la plus grande partie de l'été un dragueur pour préparer les fondations du nouveau quai et approfondir le côté ouest du bassin. 19,340 verges cubes de terre ont été enlevées, et la profondeur de l'eau dans presque toutes les parties du bassin est de 25 pieds à l'eau basse.

Nous avons prolongé le nouveau quai en bois, élevé sur le côté du bassin attenant au rivage principal et dont, en 1855, 785 pieds de coffrage avaient été immergés et s'élevaient à 3 pieds au-dessus du niveau des eaux basses, jusqu'à l'extrémité inférieure du bassin. Il est maintenant parachevé dans toute sa longueur qui est de 1,406 pieds, et il s'étend depuis le débarcadère Victoria jusqu'au quai des Commissaires. Sa profondeur varie entre 25 et 27½ pieds à l'eau basse.

Tel qu'il est, le nouveau quai s'élève à 10 pieds au-dessus du niveau ordinaire de l'eau basse, et il a 3 pieds plus haut que le vieux quai, nécessitant ainsi l'élévation du sol en arrière jusqu'au mur de revêtement.

On a déjà élevé à peu près le tiers du terrain qui s'étend à l'extrémité supérieure du bassin, et commencé des travaux à cet effet dans la moitié de ce qui reste ; mais il y a à faire encore beaucoup de remblai et à poser le macadam, sur la partie inférieure du bassin qui est aussi la plus large.

La charpente et le remplissage du quai ont été faits à la journée par les ouvriers des commissaires, et toutes les précautions ont été observées dans le choix des matériaux et dans la confection de l'ouvrage. La construction de ce quai est très belle et faite d'une manière très solide.

Le coût des travaux de l'année dernière est comme suit :

Dragage.....	\$4,595 00
Charpente et bois d'arrimage du quai.....	\$12,420 25
Fer, outils etc., do	692 34
Gages pour la charpente do	6,533 39—
Gages pour l'emplissage du coffrage et remblai du quai..	3,533 67
Total.....	\$27,574 65

Le coût total de la confection du quai, comprenant la charpente complète, tous les matériaux, la main-d'œuvre, l'achat des outils, l'immersion des caissons, etc., etc., mais exception faite du remplissage, se divise comme suit :

Depuis le commencement des travaux en 1875.....	\$12,279
Jusqu'à leur parachèvement en 1876.....	19,646

Coût de 1,406 pieds linéaires, ou au taux de \$22.70 par pied... 31,925

Si on le compare à celui de quais semblables construits par contrat, le coût est comme suit :

Prix par pied d'un quai construit par contrat au pied.....	\$26 00
Excédant de la proportion payée au pied, environ.....	4 92
Total	\$30 92

A déduire les madriers d'épinette rouge pour le parement, dont le prix est compris dans cette liste, mais a été omis dans le bassin militaire..... 1 20

Prix net..... \$29 72

Le coût d'un autre quai construit par contrat, prix du pied.. \$25 75
Surplus en proportion payé pour chaque pied..... 4 79

Total..... \$30 54

A déduire, les madriers d'épinette rouge pour le bordage, dont le prix est compris dans cette liste, mais a été omis dans le bassin militaire..... 1 20

Prix net..... \$29 34

Lorsqu'il fut question de donner la construction du bassin militaire à l'entreprise, la soumission *bonâ fide* la plus basse qui fut faite demandait \$25 du pied, soit \$24.25 en déduisant le bordage en madriers de pin, tel que le comportait la soumission. Ainsi il est facile de voir qu'outre les avantages qu'a retirés la commission de faire faire les travaux avec tous les soins possibles, tant sous le rapport des matériaux que de la main-d'œuvre, par ses propres ouvriers, elle a effectivement économisé de \$2.30 à \$7.02 par pied, soit \$3,233.80 sur \$9,870.12, pour les 1,406 pieds qui composent sa longueur.

Sections 25 à 28.—A la fin de l'été dernier, on a enlevé en partie la batture qui se trouvait à l'entrée du bassin, dans la section 25 (ou la partie d'en bas du quai des Commissaires) en l'approfondissant à 24 pieds de profondeur. Celle qui s'étendait en avant des quais, depuis le bassin de la section 25 jusqu'au quai de la rue Monarque, dans la section 27, a été aussi draguée, à l'exception d'un petit morceau dans la section 26 ; à cela près, il n'y a pas moins de 24 pieds d'eau depuis les quais jusqu'au chenal principal. Le total du dragage se monte à 7,627 verges cubes.

Vous vous rappelez que le remblai de la continuation du quai du bateau traversier de Longueuil, tant en amont qu'en aval de la prison (sections 27 à 32) avait été laissé inachevé à l'expiration de l'année 1875. De bonne heure l'été dernier, les travaux furent repris et se continuèrent jusqu'au parachèvement complet, c'est-à-dire jusque vers le milieu du mois d'août. Coût de l'ouvrage, \$4,731.66.

Sections 30 à 33.—On a fini de faire disparaître, dans le cours de l'été dernier, la batture qui s'étendait sur tout le parcours extérieur du nouveau quai de dix pieds d'eau jusqu'au bassin pour le bois de construction, à la prison. Maintenant tout l'espace en amont du quai n'a pas moins de 10 pieds de profondeur. Montant total du dragage de cette année, 10,170 verges cubes, pour lequel \$3,021 ont été payées.

Dans le cours de l'été dernier, les travaux de remplissage du prolongement du quai d'Hochelaga, qui n'avaient pu être terminés en 1875, furent repris et sont maintenant terminés, à l'exception de deux vides comparativement petits entre le chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental et le vieux quai d'Hochelaga. Coût, \$1,863.13.

RÉPARATIONS DANS LE HAVRE.

Au départ des glaces, on s'aperçut que les revêtements qui s'étaient détachés avaient en flottant causé beaucoup de dommages aux vieux quais. Dans certains cas il n'y avait qu'une certaine partie des madriers et des soles qui se redressaient de quelques pouces jusqu'à deux à trois pieds ; mais dans d'autres, malheureusement, tels qu'au bassin de la Reine et au quai de la compagnie Richelieu, presque tout le pontage s'était détaché et flottait en bloc. A l'exception du débarcadère Jacques-Cartier, où le bordage n'avait pas été suffisamment chevillé, tous les autres quais qui ont souffert étaient très vieux et la charpente de dessus était tellement médiocre qu'elle ne pouvait retenir les fiches qui l'assujétissaient aux soles de dessous.

On ne peut constater aucun vice de construction. Pas un seul des quais bâtis en dernier lieu ne subit aucun dommage, et si un si grand nombre des anciens ont ainsi manqué dans le même temps, c'est dû au fait qu'au milieu de janvier et à la fin de février l'eau baissa tellement dans le port, que la glace se reposa sur les quais auxquels probablement le froid la fit s'attacher, et plus tard, lorsque le niveau du fleuve remonta, la glace revint à flot, emportant avec elle ceux des madriers qui étaient les plus vieux et les moins solides.

Sections 12 et 13—Bassin de la Reine.—Nous avons enlevé et renouvelé les gradins de la partie supérieure du bassin qui étaient dans un état de détérioration complète.

Les madriers et les longrines du hangar des navires à vapeur de la ligne Allan furent presque tous soulevés et changés de place dans le cours de l'hiver ou du printemps ; on fut obligé de les replacer. On parvint à sauver tout le matériel, mais la plupart, surtout les longrines existaient depuis trop longtemps et étaient dans un état de détérioration trop avancé pour valoir la peine de les remettre en place ; aussi on remplaça le tout par une charpente neuve.

Section 15.—Le revêtement de l'embarcadère Albert, qui s'étend de la rive principale aux quais de l'Île, a été arraché par la glace sur une certaine étendue de 130 pieds et s'est déplacé de 18 pouces. Cela a dépendu évidemment des longrines qui

étaient si vieilles et si vermoulues qu'elles se détachaient des fiches qui les retenaient. On s'est contenté de les remplacer temporairement par une charpente neuve, vu que tout le quai (une construction en pilotis qui date de 1832) devra être bâti de nouveau en entier avant longtemps.

La glace a aussi causé du dommage au quai qui se trouve à l'intérieur du bassin du Roi et à la partie du quai de l'Ile qui fait face au fleuve, (tous deux ont été bâtis en 1831 et tombent aujourd'hui en ruines, sur un espace de 167 pieds pour l'un et 215 pour l'autre. Pour la même raison que celle que j'ai citée plus haut, on ne leur a fait que des réparations temporaires.

Le côté extérieur du quai de l'Ile, fait en coffrage, a aussi quelque peu souffert. La glace a détaché 170 pieds du bordage supérieur, dans la partie qui se trouve en arrière ; mais les dommages ont été facilement réparés. Tout put être remis en place sans le renouveler.

Section 17.—Débarcadère Richelieu.—Le revêtement de ce quai, fait en pilotis et qui s'en va en ruines, fut complètement arraché par la glace et jeté sur le rivage. On donna à la partie qui avait souffert le même niveau que les autres quais et on la recouvrit à neuf ; on profita aussi de cette occasion pour relever l'extrémité nord du quai et lui poser au autre revêtement.

Section 18.—Au départ de la glace, on s'aperçut que le milieu du quai Jacques-Cartier (construction en coffrage qui ne date que de 2½ ans) avait cédé, faute d'attaches suffisantes. Les madriers furent enlevés et remplacés sur les longrines après que celles-ci eurent été remises à leur place et bien arrêchées. Coût, \$844.61.

Toute la partie du quai, au centre du bassin Bonsecours, qui émerge de l'eau tombait en ruines, (ce quai fait en coffrage remonte à 1844). Toute cette partie fut donc enlevée jusqu'au niveau de l'eau et reconstruite en neuf l'été dernier jusqu'à la hauteur qu'elle occupe maintenant. 403 pieds ont été ainsi renouvelés. Ce qui restait en arrière du quai fut remblayé et mis dans l'état où il est maintenant.

Le coût de ces travaux se répartit comme suit :

Charpente.....	\$2,877 41
Emplissage et remblai.....	325 69
	<hr/>
	\$3,203 10

A la demande des Commissaires, la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc a relevé sa voie au bassin Bonsecours, ainsi qu'au marché et au bassin militaire, afin d'établir un niveau uniforme. Elle a aussi fait renouveler les madriers entre les lisses.

Section 20.—La partie supérieure du débarcadère Victoria, qui émerge de l'eau, demandait depuis longtemps des réparations, et avait souffert des dommages dans le cours de l'hiver. Nous l'avons reconstruite à neuf sur une longueur de 106 pieds, et remis en place 112 pieds de la couverture du quai, à son extrémité extérieure, que la glace avait endommagés. Coût, \$856.82.

Section 32.—Nous avons réparé et recouvert à neuf le premier quai du bateau-traversier de Longueuil sur une longueur de 99 pieds, après l'avoir élevé au niveau de celui qui l'avoisine. Coût, \$905.14.

Section 37.—Le vieux quai d'Hochelaga, dont la construction en coffrage remonte à 1836, se trouvait depuis quelque temps dans un état de délabrement complet, surtout la partie qui se trouve hors de l'eau. Dans la dernière partie de l'été, nous avons relevé le pontage et les lamboudes, ainsi que trois rangs des parements, et remis tout à neuf. Par la même occasion, les caissons immergés en 1873 ont été recouverts et l'espace en arrière remplie comme à l'ordinaire. Ce quai s'étend maintenant sur une profondeur de 112 pieds.

On avait, comme c'est un fait connu, apporté, dans la construction de ce quai, toutes les précautions ordinaires pour en faire un ouvrage solide et de durée. En enlevant les madriers, on a pu constater que le bois du coffrage, bien que placé depuis vingt ans, était encore très sain, à venir jusqu'à deux à trois pieds de sa surface.—Le montant payé pour ces réparations et celles du prolongement ont été de \$4,481.

Les murs de soutènement en bois de la rampe qui conduit au quai, s'en vont

rapidement en ruines. Il sera bientôt nécessaire de les renouveler ou de leur apporter des réparations qui ne pourront être que très dispendieuses.

Sections 23 à 26.—On a refait la rampe sur tout l'espace en arrière des quais, de l'extrémité nord du quai des Commissaires à la rue Monarque, et posé près d'un demi-mille de macadam.

Les Commissaires ont fait enlever et replacer par leurs propres employés le pavage du mur de revêtement sur les rues des Communes et des Commissaires, depuis le magasin d'entrepôt pour la vérification des marchandises à l'extrémité de la section 13 (près la rue du Pont), et depuis l'extrémité ouest de la douane à la rampe qui se trouve en face du carré de la Douane : en tout 635 verges carrées, au prix de \$254, ou 40cts par verge carrée.

Ces réparations de premier ordre n'ont en rien empêché celles de moindre importance et qui reviennent chaque année ; de sorte qu'on peut affirmer en somme, que la Commission, loin de laisser les quais se détériorer, s'est efforcée de faire toutes les améliorations nécessaires.

Il reste, cependant, beaucoup encore à faire pour que tout soit dans un état parfait. Comme je le disais dans mon rapport de l'année dernière, plusieurs parties du mur de revêtement demandent à être réparées à neuf, et avant longtemps il faudra renouveler les vieux quais en bois, ce qui nécessitera des dépenses plus ou moins fortes ; mais jusqu'à ce que la commission du havre ait définitivement adopté un système particulier d'améliorations, tous les travaux d'un caractère important doivent être remis pour leur exécution.

Les dépenses encourues pour les réparations dans le port ont été beaucoup plus fortes qu'à l'ordinaire. Elles figurent dans les livres du secrétaire sous le chiffre de \$35,711 pendant l'année 1876, tandis qu'en 1875 elles ne s'élevaient qu'à \$16,419. Cette augmentation s'explique cependant par les travaux que nous avons été obligés de faire en plus grand nombre qu'à l'ordinaire. Les inondations du printemps ont nécessité l'érection et la démolition d'échafauds dans lesquels sont entrés beaucoup de bois et de madriers, et où il a fallu employer jusqu'au 7 de juin une quantité considérable d'ouvriers et de voitures. Après l'inondation, les dommages causés aux quais par la glace, comme je l'ai déjà dit, ont entraîné ensuite des frais inusités. Dans le cas du bassin Bonsecours, des débarcadères Richelieu et Victoria et du quai d'Hoche-laga, leurs réparations ou leur reconstruction, bien que faisant partie du cours ordinaire des affaires, ont été cependant bien plus fortes et bien plus coûteuses.

DRAGAGE DU HAVRE.

Le dragage s'est fait comme à l'ordinaire avec le matériel de la commission. La flotte de dragage employée dans le havre comprenait six dragueurs à augets, trois grues à coquilles pour décharger les chalans, trois remorqueurs à hélice, dix-huit chalans plats et un chalan à entonnoir. Dans certaines circonstances les remorqueurs du port ont été mis à la disposition des commissaires, mais d'un autre côté les remorqueurs de la commission leur ont bien rendu les services qu'ils en avaient reçus.

Les dragueurs, les grues à coquilles et une partie des chalans ont passé l'hiver dans le canal Lachine. Tous les dragueurs sans exception furent prêts à reprendre le service entre le 4 et le 10 de mai, et ils ont été arrêtés le 29 de novembre, soit entre 174 à 178 jours de travail, ce qui a donné une moyenne à chacun de 176½ jours.

Le temps du travail des dragueurs est comme à l'ordinaire de 10 heures par jour, mais si on tient compte des pertes de temps pour réparations, lorsqu'ils changent de position, attendent les chalans, ou de bien d'autres causes, ils se trouvent avoir travaillé en tout 1,534 heures ou 87 pour cent du nombre total des jours de service, dans le cas du dragueur No. 6, 1,346 heures ou 75½ dans celui du dragueur No. 5 ; et une moyenne de 84.6 pour cent pour tous les autres dragueurs dans le cours de l'été dernier, contre une de 82.3 pour cent l'année précédente.

Le travail réuni de tous les dragueurs représente 156,062 verges cubes. Le montant total porté, dans les livres du secrétaire, au chapitre des dépenses, sous le titre de "dragage du havre," s'élève pour l'année dernière à \$57,362.46 ; mais, selon l'habitude, cela comprend certaines dépenses générales ou de gages payés pour d'autres travaux. En retranchant \$1,900 pour ces travaux, les dépenses réelles de la

flotte de dragage du havre, encourues pour gréement, combustible, provisions, gages, sont donc de \$55,462.46. Comme on a dragué 156,082 verges cubes, la moyenne de chaque verge est donc de 35½ cts. pour dragage, remorquage et déchargement au moyen de grues, et les frais de toute espèce, excepté l'intérêt et la dépréciation de l'outillage.

Le montant correspondant des dépenses pour l'année 1875, était de \$76,807, y compris \$7,828 représentant le coût probable du service du dragueur No. 1 dans le port jusqu'au 13 septembre. Si on retranche cette dernière somme ainsi que le résultat du travail du dragueur No. 1, on arrivera par la comparaison du prix et de l'ouvrage fait par le même outillage, pendant les années 1875 et 1876, aux chiffres suivants :

1875, dépenses	\$68,979	nombre de vgs. cubes dragués,	151,719,	coût de chaque vg. cube	45 4.10c.
1876 do	55,462	do do	156,082	do do	35 5.10c.
Diminution	\$13,517	Augmentation	4,363		

Nous avons réussi ce printemps à économiser dans les frais d'équipement, dans l'achat du charbon et dans le prix des réparations du mécanisme.

Nous avons adopté l'année dernière le système de faire faire les réparations peu importantes du mécanisme par les ouvriers de la Commission du Havre, au lieu de les donner à des établissements privés. En conséquence, nous avons équipé une espèce d'usine flottante, qui contient des forges, un marteau mu par la vapeur, quelques appareils et d'autres outils. Nous n'avons jusqu'ici qu'à nous féliciter de ce nouvel arrangement. En effet nous sommes certains de l'uniformité et de la perfection dans les réparations, nous évitons beaucoup de dépenses, et surtout bien des retards aux dragueurs vu la facilité avec laquelle un remorqueur peut à chaque instant se rendre sur les lieux pour y subir les réparations nécessaires. On pourrait même au besoin attacher la boutique au remorqueur ; au lieu d'être obligés comme avant de nous servir de voitures pour transporter l'ouvrage à des endroits quelques fois éloignés.

Voici les différentes places du port qui ont été draguées, avec le prix de l'ouvrage y compris le remorquage, le déchargement, etc., etc.

Sections 6 à 10 —(Pointe du Moulin à Vent ou Bassin de la Rue du Moulin.)—Prolongement du bassin en montant, élargissement et creusage de bas-fonds, terre très dure et cailloux ; profondeur actuelle de l'eau : de 6 à 28 pieds ; 109,417 verges cubes, au prix de \$44,063, ou 40 27-100c. per verge cube.

Sections 12 et 13 —(Bassin de la Reine.)—Enlèvement de cailloux, et creusage de certains bas-fonds dans le bassin ; 25 pieds d'eau ; 1,642 verges cubes, au prix de \$504 ou 30 69-100c. per verge cube.

Section 14 —(Bassin Eljin.)—Enlèvement d'ordures déposées par l'égoût de la rue des Commissaires, 25 pieds d'eau ; 6,502 verges cubes, au prix de \$1,070 ou 16 40-100c. par verge cube.

Section 20.—Enlèvement de sables déposés durant l'hiver ; 27 pieds d'eau ; 1,373 verges cubes ; \$315 ou 22 94-100c. per verge cube.

Sections 20 à 22 —(Bassin militaire.)—Creusage et préparation des fondations pour les caissons, —sable mouvant et boue etc. ; 22 à 31 pieds d'eau ; 19,351 verges cubes, au prix de \$4,595, ou 23 74-100c. par verge cube.

Sections 25 à 28.—Creusage de bas-fonds, boue, gravier et cailloux ; 18 à 31 pieds d'eau, 7,627 verges cubes \$1,888 ou 241 $\frac{7.5}{100}$ c. par verge cube.

Sections 30 à 33 —(Prolongement du quai du bateau traversier de Longueuil.)—Creusage d'un bas-fonds ; boue, gravier et cailloux ; 18 pieds d'eau ; 10,170 verges cubes, au prix de \$3,021 ou 20 $\frac{7.0}{100}$ c. par verge cube.

L'outillage a donné pleine satisfaction et il n'est pas arrivé d'accidents sérieux.

REMORQUEUR A MANCELLE "A. G. NISH."

Le remorqueur à mancelle a été mis à sa place ordinaire dans le courant Ste. Marie, le 6 de mai, et fut employé à cet endroit jusqu'au 29 de novembre, lorsqu'il fut envoyé en hivernement au canal Lachine, après avoir été à l'œuvre 199 jours (y compris les dimanches.)

Le nombre de fois que les navires ont requis le service du remorqueur à mancelle

pendant l'été, est extrêmement limité. Il faut attribuer cela au niveau exceptionnellement élevé du fleuve, à la faiblesse du courant Ste. Marie, et surtout au grand nombre de remorqueurs ordinaires appartenant à des particuliers et au tarif considérablement réduit qu'il exigeait. La faiblesse du courant a été telle que des steamers à basse pression et des navires à la remorque, qui avaient l'habitude de demander de l'aide, le remontaient facilement, et s'ils ne pouvaient le faire ils n'avaient que l'embaras du choix sur les remorqueurs ordinaires qui, non-seulement ne leur chargeaient qu'un tarif excessivement réduit, mais encore les conduisaient à la place qu'ils devaient occuper; tandis que le remorqueur à mancelle ne peut que leur aider où le courant est trop fort.

Le tarif imposé par le remorqueur à mancelle jusqu'au 30 d'août était de trois centins par tonneau sur les navires qu'il remorque; après cette date on le réduisit à deux centins afin d'encourager davantage ceux qui voudraient réclamer ses services. Jusqu'au 30 d'août,

6 navires jaugeant 4,679 tonneaux à 3 centins par tonneau....	\$130.37
Du 30 août au 21 novembre,	
2 navires du port de 1,269 tonneaux à 2 centins par tonneau....	25.38

Total..... \$165.75

On a réduit l'équipage et les dépenses autant que la chose a pu se faire sans nuire à l'efficacité du service; officiers et matelots s'occupaient d'autres travaux lorsque leur présence n'était pas requise à bord. Le total des dépenses de l'année a été de \$2,986.95 contre \$3,599.21 en 1875.

On trouvera de plus amples détails dans le rapport du capitaine du remorqueur à mancelle.

NOUVEAUX BUREAUX.

La nouvelle bâtisse des commissaires du havre a été achevée plus tard qu'on ne s'y attendait, mais enfin les travaux sont terminés et la commission y a transporté le siège de ses affaires le 14 de septembre dernier. Les commissaires y ont tenu leur première assemblée le 20 du même mois.

Le 19 d'octobre on a mis à l'encan l'autre bâtisse qui se trouve dans le carré de la Douane et qui depuis 1855 a servi aux commissaires du havre et au bureau de la Trinité; mais les enchères ne s'étant pas élevées à un montant assez haut, on l'a retirée de la vente.

REMARQUES GÉNÉRALES.

La commission d'arpenteurs nommée pour déterminer les limites du havre a soumis, le 16 décembre, son rapport et les plans qui s'y rattachent. Ce rapport, qui est un document précieux, sera, nous n'en doutons pas, d'un grand service en mettant fin aux discussions qui s'agitent depuis si longtemps au sujet des limites de la propriété du havre, et, ce qui est mieux, en détournant les difficultés qu'on pourrait encore soulever à l'avenir sur le même point.

Le système de désigner les quais et les bassins par des noms, qui eux-mêmes ne désignent nullement la localité, a été une source de troubles qui parfois ont dégénéré en confusion; la commission a donc décidé d'adopter le système de les distinguer par des chiffres.

L'irrégularité dans la construction des quais et la probabilité de changements considérables à leur apporter plus tard, nous ont mis dans l'impossibilité de les indiquer simplement par chiffres, comme à New-York, par exemple; nous avons donc été obligés de les diviser par sections, autant que possible, d'un dixième de mille en longueur mesurée suivant la ligne que forme le rivage et désignée consécutivement par chiffres, en commençant à la jetée du pont Victoria et en continuant par en bas. Le numéro d'une section apprend ainsi la distance en dixièmes de mille du pont, et celle qui la sépare de n'importe quelle autre. Il est entendu que tout débarcadère, bassin ou quai droit qui se trouve dans une section ou touche au rivage renfermé dans ses limites, est censé en faire partie. On est à préparer une mappe pour accompagner le rapport et qui indiquera toutes les divisions, les derniers agrandissements apportés dans les quais et autres particularités intéressantes au sujet du havre.

Le développement des quais tant en amont qu'en aval, a nécessité une augmentation d'éclairage correspondante. On a profité de cette occasion pour faire, conjointement avec les officiers de la compagnie du gaz, des calculs pour établir si l'emploi du gaz ne serait pas plus avantageux que celui des lampes à l'huile de kerosène. Mais on constata que non-seulement les premiers frais, mais le simple intérêt et ce que coûterait l'entretien de deux milles de tuyau, longueur nécessaire pour alimenter soixante lampes, entraîneraient de trop fortes dépenses; on se décida donc d'augmenter le nombre de lampes à l'huile. On en ajouta vingt à celles qui existaient déjà; la partie centrale du port fut choisie pour les nouveaux poteaux de lampe, et on plaça les vieux dans des endroits de moindre importance.

L'année s'est fait remarquer, en ce qui concerne ce havre, par la plus grande inondation qui, de mémoire d'homme, ait été produite par les eaux hautes ordinaires du printemps, comparée aux inondations temporaires qui avaient pour cause l'emcombement des glaces en aval de la cité.

Le niveau des grands lacs et du fleuve St. Laurent se maintint pendant tout le printemps plus élevé qu'à l'ordinaire. La rivière Ottawa s'éleva, en face de la ville d'Ottawa, dix pouces plus haut que lors de l'inondation de 1846, la plus grande dont on avait connaissance, et la rencontre de ces deux rivières gonflées à l'île de Montréal, eut pour effet de faire monter l'eau dans le port d'1 pied 8 pouces et 1 pied 6 pouces plus haut que pendant chacune des inondations de 1854 et 1861 qui étaient les plus fortes qu'on eut encore enregistrées.

Je suis, monsieur, etc., etc.

JOHN KENNEDY,
Ingénieur en chef.

APERÇU des travaux exécutés dans différentes parties du havre de
Montréal, pendant l'année 1876.

Endroit où les dragueurs ont travaillé.	Dragueurs.	Quantité de dragage à chaque endroit.	Quantité totale.	Observations.
Section 6 à section 10. Pointe du Moulin à Vent.....	No. 2.....	Verges cub. 19,080	Verges cub.	
do do	do 4.....	29,362		
do do	do 5.....	13,276		
do do	do 6.....	18,517		
do do	do 7.....	29,182		
Sections 12 et 13, Bassin de la Reine...	do 5.....	1,642	109,417	Terre très-dure et cailloux.
Section 14, Bassin Elgin.....	do 4.....	270	1,642	Boue, gravier et cailloux.
do do	do 5.....	6,232	6,502	Ordures et graviers.
Section 20, Débarcadère Victoria.....	do 5.....	1,373	1,373	Sable déposé pendant l'hiver.
do 20 à 22, Bassin militaire.....	do 5.....	19,351	19,351	Sable mouvant, boue, etc.
do 25 à 28.....	.....	.....	.....	.....
do 25 à 27.....	No. 2.....	6,277	.....	.....
Rue Monarque	do 4.....	135	.....	.....
Section 27 et 28	do 5.....	1,215	7,627	Argile, gravier et cailloux.
Section 30 à section 33. Quai du bateau passeur de Longueuil.....	do 2.....	10,170	10,170	do do
Total .....	.....	.....	156,082	

APERÇU des travaux exécutés par chaque dragueur dans le havre de Montréal, pendant l'année 1876.

Dragueurs.	Commence- ment des opérations.	Arrêt des opérations.	Durée du service.	Endroits où les travaux ont été exécutés.	Quantité de dragage à chaque endroit.	Quantité totale.	Observations.
			Jours.		Verges cub.	Verges cub.	
Dragueur No. 2....	6 mai.....	29 novembre	177	Sec. 6 à 10, Pointe du Moulin à Vent.....	19,080	.....	Terre très-dure et cailloux.
				Sec. 30 à 33, Quai du trav. de Longueuil..	10,170	.....	Boue, gravier et cailloux.
				Sec. 25 à 27	6,277	.....	do
do No. 4....	10 do	29 do ...	174	Sec. 6 à 10, Pointe du Moulin à Vent.....	29,362	35,527	Terre très-dure et cailloux.
				Sec. 14, Bassin Elgin.....	270	.....	Sable déposé et gravier.
				Sec. 27, Quai de la rue Monarque.....	135	.....	Argile, gravier et cailloux.
do No. 5....	4 do	29 do ...	178	Sec. 6 à 10, Pointe du Moulin à Vent	13,276	29,767	Terre très-dure et cailloux.
				Secs. 12 et 13, Bassin de la Reine.....	1,642	.....	Boue, gravier et cailloux.
				Sec. 14, Bassin Elgin	6,232	.....	Sable déposé et gravier.
				Sec. 20, Débarcadere Victoria	1,373	.....	Sable déposé pendant l'hiver.
				Secs. 20 to 22, Bassin Militaire.....	19,351	.....	Sable mouvant, boue, etc.
				Secs. 27 et 28	1,215	.....	Argile, gravier et cailloux.
do No. 6....	8 do	29 do ...	176	Sec. 6 à 10, Pointe du Moulin à Vent.....	18,517	43,089	Terre très-dure et cailloux.
do No. 7....	8 do	29 do ...	176	do do	29,182	18,517	do do
				Total brut.....	.....	156,082	

Outillage de dragage des commissaires du havre employé dans le havre Montréal, en 1876.

Description du bateau.	Coque.				Nature de la machine.	Machines.					Capacité des seaux employés.	Profondeur que le dragueur peut atteindre.	Observation.
	Longueur.	Largeur.	Profondeur de quille.	Année de construction.		Nombre de cylindres.	Diamètre du cylindre.	Longueur du piston.	Pression de vapeur.				
<i>Dragueurs.</i>													
A augets No. 2	Pds. 77 0	Pds. 26 6	Pds. 6 3	1875	Horizon. non-condensateur.	1	12	16	lbs. 60 à 70	c. ft. 40			
do No. 4	77 3	27 0	6 6	1872	do do	1	14	16	60 à 90	40			
do No. 5	77 6	27 0	6 6	1873	do do	1	14	16	60 à 90	40			
do No. 6	77 0	27 0	7 6	1874	do do	1	14	16	60 à 90	40			
do No. 7.	77 3	27 0	7 0	1874	do do	1	14	16	60 à 90	40			
<i>Grues.</i>													
Coquille No. 1	56 8	23 9	5 9	.....	do do	1	8	12	60 à 70	.....		
do No. 2	57 0	23 6	5 9	1872	do do	2	7	12	60 à 90	.....		
do No. 3.	61 9	24 0	5 9	1875	do do	1	10	12	60 à 90	.....		
<i>Remorqueurs.</i>													
John Brown.....	68 0	16 6	8 6	.....	Vertical non-condensateur.	1	18	20	60 à 70	.....		
St. Peter	65 5	15 0	8 0	1875	do do	1	20	22	80 à 90	.....		
St. Paul	65 5	15 0	8 0	1875	do do	1	16	18	80 à 90	.....		
<i>Chalans.</i>													
1 Petit chalán.....	80 0	16 0	7 6	1874									
3 Chalans plats....	70 0	18 0	5 0	1875									
2 do do	75 0	20 0	5 9	1876									
13 do do de différents âges et dimensions.				.....								

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL,
BUREAU DU SURINTENDANT DES PILOTES,
MONTRÉAL, 9 janvier 1877.

J. KENNEDY, écr.,
Ingénieur en chef,
Commissaires du Havre de Montréal.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport au sujet des bouées et des balises de jour, pendant l'année 1876.

Bien que je fusse employé temporairement pour replacer les bouées, le printemps arrivé, ma nomination comme surintendant des pilotes ne date que du 15 de juin.

Du 8 au 11 de mai, j'ai mouillé vingt-huit bouées, comme suit :—Seize aux endroits les plus importants du lac St. Pierre, sept aux Îles Plates près de Lavaltrie, deux à Verchères et trois à Varennes ; à la Pointe-aux-Trembles, j'ai remis à leur place celles que la glace avaient entraînées.

Du 12 au 15 de mai, j'ai distribué treize bouées, comme suit :—Six à Bécancour, deux à Champlain, deux au Cap Levrard et trois au Cap LaRoche. J'ai corrigé la position de celles que la glace avaient déplacées.

Du 17 au 24 de juin, j'ai posé dix bouées dans l'ordre suivant :—Deux au Cap LaRoche, deux au Cap Charles, une sur la batture de Grondines, une nouvelle sur la batture de Cadieux et trois autres sur les roches des rapides Richelieu.

Le 25 de juin, j'ai corrigé la position d'un grand nombre de bouées que la glace avaient déplacées entre les Îles Plates et Montréal, et j'en ai mis deux nouvelles, l'une à la Longue Pointe et l'autre à Hochelaga.

Du 15 au 24 juillet, j'ai réparé les balises de jour à Bécancour et mouillé une nouvelle bouée sur la batture à Cadieux, l'une sur le bas-fond des Grondines et trois sur les roches dans les rapides Richelieu.

Du 1er au 5 d'août, je fis l'inspection du lac St. Pierre et remis à leur place les bouées qui avaient été dérangées.

Du 12 au 16 d'août, j'ai remplacé les bouées au Cap LaRoche et raccourci les chaînes des ancrs afin de les adapter aux eaux basses de la saison d'été.

Du 19 au 23, nous nous occupâmes, le capitaine Armstrong et moi, à exécuter des sondages entre le Cap Charles et le Cap LaRoche. Nous avons eu l'honneur de vous transmettre les résultats de ces travaux dans le rapport conjoint que nous vous avons soumis. Les bouées et les balises furent ensuite visitées entre le Cap Charles et Sorel, et corrigées où cela était nécessaire.

Le 12 de septembre, j'ai mouillé neuf bouées blanches et cinq noires dans le lac St. Pierre, afin de remplacer les vieilles qui ont été retirées.

Le 24, j'ai posé un indicateur sur le phare flottant No. 2, dans le lac St. Pierre, et corrigé la position de certaines bouées qui avaient été déplacées par les cages. Nous avons mouillé une nouvelle bouée à Bécancour à la place de celle qui avait été emportée, une à Batiscan et une sur les amas de galets du Cap LaRoche.

Le 2 d'octobre, j'ai relevé les bouées endommagées des Îles Plates (Lavaltrie) et remplacé au Cap St. Michel celles qui avaient été emportées ou enlevées.

J'accompagnai le 24 du même mois les commissaires et les officiers du havre, qui se rendaient au Cap La Roche pour instituer une enquête dans l'affaire du navire à vapeur "Stelvio" et "Colombo" qui avait touché entre ce point et le Cap Charles.

Le 7 de novembre, à Lavaltrie et à différentes places en remontant, je retirai dix ancrs et de vieilles bouées que l'abaissement continu de la rivière avait mis à découvert, raccourci les chaînes des bouées entre Lavaltrie et Champlain, et plaçai au Cap La Roche des balises sur les bouées afin qu'on pût les distinguer plus facilement pendant les mauvais temps d'automne.

Le 27 du même mois j'ai relevé vingt-sept ancrs avec leurs bouées entre Champlain et Bécancour pour ne pas les laisser emporter par la glace ; entre Portneuf et Montréal, nous avons laissé pour l'hiver quatre-vingt-huit bouées en bois et huit de fer. Le 3 de juillet, le steamer "Sarmatian," en remontant le cours du fleuve, s'était échoué sur les bas-fonds de Bécancour, mais avait réussi à se dégager le lendemain,

sans dommages. Les informations que je pris à ce sujet sur les lieux m'apprirent que l'accident était arrivé dans un temps couvert, pendant lequel le pilote avait pris la bouée du côté nord du chenal pour celle du côté sud. Afin d'empêcher la même chose de se renouveler à l'avenir, j'ai mouillé une grosse bouée sur le côté nord du fleuve.

En terminant, je me permettrai d'attirer votre attention sur une lettre adressée aux Commissaires dans laquelle on recommande que des bouées soient placées dans le lac St. Pierre, à Nicolet, au Cap Levrard et au Cap Laroche, afin d'établir une route destinée exclusivement aux remorqueurs de cages. Si cette mesure était adoptée, ils n'obstrueraient pas si souvent le grand chenal, le seul accessible aux navires d'un fort tonnage.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur.

JOS. LÉVEILLÉ.

Surintendant des pilotes.

MONTRÉAL, 6 janvier 1877.

JOHN KENNEDY, écr.,

Mécanicien en chef des Commissaires du Havre,
Montréal.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel sur les opérations du remorqueur à mancelle, pendant l'année 1876.

Nous avons pris notre poste le 6 de mai dernier; mais, gonflé par les eaux du printemps, le fleuve vint tellement haut que le courant Ste. Marie perdit toute sa force et n'offrit pas plus de résistance que bien d'autres parties de la rivière.

L'aide du remorqueur à mancelle ne fut requis pour la première fois que le 17 de juillet, et à compter de cette date jusqu'à la clôture de la navigation il ne fut employé qu'à de très rares intervalles, vu que le niveau de l'eau se maintint élevé toute la saison.

Nous ne restâmes pas pour cela oisifs. Lorsque le service n'exigeait pas notre présence à bord, nous nous occupions, mon équipage et moi-même, à des travaux en rapport avec les intérêts du havre.

Le système de signaux pour demander l'aide du remorqueur à mancelle a épargné bien des dépenses à la Commission, et donné à ma connaissance beaucoup de satisfaction aux autres parties intéressées.

La tôle à chaudière dont nous avons recouvert nos poteaux de remorquage a parfaitement fait notre affaire.

Le tableau ci-joint indique les navires qui ont demandé notre aide, leur tonnage, leur tirant d'eau, le nom des consignataires, de même que celui du remorqueur dont ils se servaient, et le montant perçu pendant l'année pour ces opérations.

Le rapport vous montrera aussi la quantité de charbon que nous avons dépensée, et vous verrez qu'elle est bien moindre que celle des autres années. Comme nous n'étions employés que peu souvent, les dépenses tant de charbon que d'autres choses ont diminué d'autant. Le seul item important est un câble de touage que nous avons reçu cet été pour nous en servir au besoin.

Je puis dire que le bateau et le mécanisme sont dans un excellent état et qu'il suffira, à l'ouverture de la saison prochaine, de poser le grément ordinaire et peindre.

LISTE DES NAVIRES remorqués par le remorqueur à mancelle pendant l'été de 1876.

Date.	Nom du navire.	Tonnage.	Tirant d'eau.	Consignataire.	Nom du remorqueur.
1876.			pds. pcs.		
17 juill.	Navire Glenbervie.....	799	18 0	H. et A. Allan	Meteor.
do 26	do Abeona	979	18 9	do	do
1er août	Barque Harriet Upham.....	351	15 0	Anderson et McKenzie	Conqueror, No. 7.
do 4	Navire Gleniffer	799	18 0	H. et A. Allan	Rocket.
do 11	Barque Dripell	488	16 0	Munderloh et Co.....	Conqueror, No. 2.
do 23	Navire Ravenscraig.....	1,263	18 6	H. et A. Allan.....	Rocket.
5 oct.	do Abeona.....	979	16 5	do	do
do 13	Navire à vapeur Commodore...	290	16 0	Lord, Magor et Munn.....	.....

MONTANT perçu pour les remorquages ci-dessus.

MM. H. et A. Allan.....	\$134 78
Propriétaires du remorqueur Conqueror, No. 1.....	10 53
do do No. 2.....	14 64
MM. Lord, Major et Munn.....	5 80
Total.....	\$165 75

CHARBON consommé pendant la saison.

6 mai.....	10 tons.
5 octobre.....	6 do
8 novembre.....	3 do
Total.....	19 do

Le 30 août, je reçus ordre des commissaires du havre, par l'entremise de leur secrétaire, de réduire le tarif de trois à deux centins par tonneau sur les navires que je remorquerais. J'obéis immédiatement aux instructions qui m'étaient données, et tous les propriétaires, les patrons et les agents ont été extrêmement satisfaits de ce nouvel arrangement.

J'ai l'honneur d'être monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

W. H. SHORT.

Capitaine et mécanicien en chef.

ANNEXE No. 10.

RAPPORT DU PRÉSIDENT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC,
POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

A l'honorable

Ministre de la Marine et des Pêcheries,
etc., etc., etc.
Ottawa.

En conformité de la section quatorze du statut 38 Victoria, chap. 55, les commissaires du havre de Québec ont l'honneur de vous transmettre le rapport de leurs opérations pendant l'année 1876.

La commission a été organisée sous l'autorité du statut ci-dessus cité; le gouvernement nommant, le 20 de mars dernier, cinq commissaires, et par l'élection d'un autre membre en sus de celui déjà élu, afin de représenter les intérêts maritimes selon les dispositions du statut 39 Victoria, chap. 39.

Le 21 d'avril dernier, la commission a choisi pour son président l'hon. P. J. O. Chauveau, un des commissaires nommés par le gouvernement, avec un traitement de deux mille piastres par année, tel qu'il en avait le pouvoir par le statut 39 Victoria, chap. 39.

Le 29 avril, les commissaires ont pris possession, en vertu du statut déjà cité, des livres, papiers et autres choses appartenant à la ci-devant Maison de la Trinité, ainsi que du sceau de la dite Maison de la Trinité de Québec, lequel sceau a été livré par le président de la Commission, en conformité aux dispositions du dit statut.

Suivant le statut précité, les seuls fonds que possédait la Maison de la Trinité, et qui étaient les fonds des pilotes infirmes, avaient antérieurement été remis à la corporation des pilotes.

Les commissaires se sont assuré des services de M. Frs. Gourdeau, le maître de havre, sous l'autorité de la dixième section du dit statut, et lui ont alloué un salaire de huit cents piastres. Il en a été de même de M. Sullivan, le député-maître de havre; son salaire annuel a été fixé à cinq cents piastres.

La partie des devoirs de la Maison de la Trinité qui est retombée sur les commissaires du havre leur a pris beaucoup de leur temps et entraîné beaucoup de dépenses payées à même leur propre revenu.

Sur cinquante-neuf séances tenues par les commissaires depuis leur entrée en fonctions, vingt-huit ont été consacrées en tout ou en grande partie à l'examen et à l'octroi des commissions de pilotes, ou aux procès des pilotes ou des patrons qui avaient contrevenu aux lois ou règlements de la Maison de la Trinité.

Quatre capitaines de navires ont subi leur procès pour avoir refusé d'obéir aux ordres du maître de havre. Tous ont été condamnés à payer des amendes de dix à quinze piastres et les frais.

La corporation des pilotes a intenté des poursuites contre quatre de ses membres pour infractions à leurs règlements, et ceux contre lesquels les accusations portées ont été prouvées ont été condamnés à vingt piastres et les frais.

Des actions ont été instituées contre six pilotes qui, par leur incurie ou leur ignorance, ont fait échouer des navires ou ont amené des abordages. Trois d'entre eux ont été suspendus dans leurs fonctions pour une période d'un mois, un pendant neuf mois et un autre qui avait déjà subi une condamnation du même genre pendant un mois a subi une suspension d'une année. Dans l'une de ces actions le défendeur a été acquitté.

On a eu appels de trois de ces jugements à la cour Supérieure. L'un a été confirmé avec les dépens contre l'appelant, l'autre modifié quant au temps de sa mise en

force, le troisième est encore devant la cour. Dans l'affaire du *Nyanza*, navire à vapeur qui en a ahordé un autre, les commissaires ont spécialement attiré l'attention de la corporation des pilotes sur ce fait, et recommandé fortement que les pilotes préposés à la conduite des steamers fussent choisis parmi les meilleurs.

Neuf commissions de pilotes ont été octroyées. Les récipiendaires ont subi un examen très satisfaisant sur tout ce qui concerne le pilotage ; quelques-uns d'entre eux ne possédant pas les connaissances suffisantes dans les langues anglaise et française, tel que la loi l'exige, leur admission a été retardée et la commission a attiré sur ce fait l'attention de la corporation des pilotes, afin que celle-ci informe ceux qui veulent en faire partie que le bureau des examinateurs exigera une bonne connaissance de ces deux langues.

Quatre aspirants ont subi leur examen préliminaire et ont été admis apprentis pilotes.

Vingt-deux pilotes âgés ont subi l'examen annuel pour faire renouveler leur commission, et ont obtenu des certificats temporaires, moins deux qui n'ont pas été jugés assez compétents.

Nous avons bien et dûment donné avis au président de la Corporation des Pilotes, qui fait partie de la commission du Havre pour tout ce qui regarde le pilotage, d'assister aux séances des Commissaires chaque fois que des affaires de cette nature devaient se présenter devant eux. C'est avec son consentement que nous avons demandé le savant concours de M. Gourdeau, le maître de havre, dans l'examen des pilotes et des apprentis.

Les déboursés faits par la Commission dans l'accomplissement de ses devoirs sont considérables. Ils se divisent comme suit : 1o. Salaire du maître de havre et de son député, \$1,300 ; 2o. Frais judiciaires et autres dépenses incidentes, entre \$800 à \$1,000.

Il est de simple justice, à part de cela, que le salaire des officiers de la Commission soit augmenté, puisqu'ils ont à faire un surplus d'ouvrage aussi considérable. En conséquence les Commissaires ont recommandé cette augmentation qui se monte en tout à \$500.

Il est probable que lorsque les travaux d'amélioration du port seront commencés, les officiers actuellement en charge auront tout à faire, qu'il faudra leur adjoindre un autre employé qui aura la charge de tout ce qui se rapporte à la ci-devant Maison de la Trinité. Ce n'est aussi que tant que M. Gourdeau restera en charge que la Commission peut s'attendre à payer des appointements aussi peu élevés. Nous soumettons respectueusement, puisque toutes ces dépenses sont payées à même les fonds de la Commission, dont la création n'a eu qu'un but spécial, que les travaux d'améliorations du port constituent un fardeau dont les commissaires demandent à être relevés.

La loi passée dernièrement a déchargé le gouvernement de l'obligation de voter chaque année une somme pour les gages des officiers de la Maison de la Trinité à Québec, et les dépenses encourues dans ce but pendant les années 1874-75 se sont montées à la somme de \$8,222.

Par contre, il est vrai, il y a à payer le montant des pensions qui ont été si à propos accordées à ces officiers, mais c'est une dépense dont le gouvernement sera relevé petit à petit.

Nous soumettons donc respectueusement qu'une somme de \$6,000 devrait être accordée à la Commission pour faire face aux dépenses occasionnées par le département du pilotage.

Le Canada est grandement intéressé à ce que le service de la navigation en bas de Québec se fasse en toute sûreté, et pour cela il est essentiel d'exercer une surveillance continuelle sur tout ce qui se rattache de loin comme de près au système du pilotage.

Immédiatement après sa formation, la Commission s'est occupée activement de la question d'amélioration du havre par la construction de quais, de darses et de bassins de radoub. Après beaucoup de discussions et avoir mûrement délibéré, la résolution suivante fut unanimement adoptée à la séance du 27 juin dernier :

“ Attendu que cette Commission a déjà accepté cette partie des plans de MM. Kinipple et Morris au sujet des améliorations du havre, connue comme les sections “ 1 et 2 et qui se composent du havre du Sud et du bassin Sud-Ouest, plans également “ soumis à la considération du gouvernement qui les a sanctionnés en les accompa- “ gnant toutefois d’un rapport de l’ingénieur du gouvernement établissant que le “ prix de construction de ces travaux n’avait pas été estimé à sa valeur; et attendu “ cependant que d’après d’autres informations maintenant devant cette Commission “ le montant déjà voté mettra les commissaires en état de faire construire les travaux “ projetés: *Qu’il soit donc résolu*, que des soumissions soient demandées en la manière “ ordinaire, et ce, sous le plus court délai, et qu’on télégraphie à MM. Kinipple et “ Morris d’envoyer les devis et les données nécessaires pour permettre à cette “ Commission de demander telles soumissions.”

Conformément à ces résolutions, des lettres et des télégrammes furent échangés entre le président et MM. Kinipple et Morris, et sur réception de plans élaborés au long et de devis nécessaires, envoyés par les ingénieurs plus haut nommés, les commissaires publièrent, le 20 de novembre dernier, des avis qu’ils répandirent par tout le Canada, aux États-Unis et dans la Grande-Bretagne, demandant des soumissions qui devaient être ouvertes le 1er de février suivant. Copie de cet avis est annexée au présent rapport.

Ces plans et devis comportaient les travaux suivants:

- 1o. Un mur et une levée devant former le quai nord du havre sud projeté.
- 2o. Un mur et une levée devant former le quai nord du bassin sud-ouest projeté.
- 3o. Le dragage et la formation d’un chenal parallèle à ces deux murs.
- 4o. La construction d’un maçonnerie à l’extrémité de la levée qui avoisine l’usine à gaz.
- 5o. Un coffrage et un mur de revêtement contigus au quai du lest.
- 6o. La construction d’un pont sur l’ouverture projetée de quatre-vingts (80) pieds dans la jetée nord du havre sud.

Par rapport au bassin de radoub, les commissaires demandaient depuis longtemps au gouvernement de décider où il devrait être placé, lorsque le 15 de décembre les commissaires, requis par l’honorable ministre des Travaux Publics de lui soumettre des plans à propos de la construction d’un bassin de radoub, soit à Québec ou à Lévis, télégraphièrent immédiatement à MM. Kinipple et Morris, qui leur envoyèrent par la malle suivante des plans et des dessins sur chacune de ces places. Le tout fut immédiatement transmis à l’honorable ministre des Travaux Publics.

Les commissaires se sont aussi activement occupés d’améliorer la condition du havre en faisant enlever les amas d’ancre, les cailloux et les débris de tous genres qui obstruaient son cours. Aussitôt après leur formation, ils ont nommé un comité spécial chargé de l’administration du bateau-chèvre, construit sous l’ancienne Commission et dont les débuts pendant l’année dernière n’avaient réussi qu’en partie. Sur la recommandation de ce comité, les commissaires ont engagé, le 10 de mai, M. Claude Giguère comme capitaine du bateau, avec des gages au montant de \$1,200 pour le temps de la saison, lui promettant un bonus de \$400 s’ils jugeaient que les opérations avaient été bien conduites et couronnées de succès. La Commission est heureuse d’exprimer sa satisfaction à ce sujet; on a enlevé plusieurs obstacles plus ou moins importants, entre autres trois amas d’ancre avec leurs chaînes. L’un de ces amas ne comptait pas moins de 47 ancre, avec une grande quantité de chaînes.

Autorisés par le gouvernement de disposer de ces chaînes et de ces ancre de la manière qui leur serait la plus avantageuse, les commissaires ont publié des avis demandant des soumissions; mais ils n’ont pas cru devoir en accepter aucune, le montant offert n’étant pas suffisant. On a vendu à des particuliers huit ancre et quinze brasses de chaînes au taux de 2½ centins, 3 et 3½ cts., ce qui a rapporté une somme de \$839.98.

Il nous reste encore en mains 48 ancre et environ 1,425 brasses de chaînes.

Les dépenses du bateau-chèvre pendant la dernière saison se sont élevées à quinze mille trois cent une piastres et soixante-dix-neuf centins, tel qu’il appert par les pièces justificatives.

La Commission a aussi pris en considération les ordonnances du havre au sujet du dépôt du lest. Un nouveau règlement a été passé à cet égard, sanctionné le 25 août par le Gouverneur en Conseil et publié dans la *Gazette Officielle*.

Plusieurs patrons de navires ont été poursuivis en vertu des mêmes règlements, et condamnés à l'amende pour refus de déposer leur lest aux endroits que leur indiquait le maître de havre. Il est à craindre que la pénalité de \$20 à laquelle ils s'exposent par le nouveau règlement ne soit pas suffisante pour leur faire respecter les ordonnances du port.

Un certain nombre de navires, trente et un en tout, suivant les instructions reçues, ont déposé leur lest dans le brise-lames de la Pointe-à-Carey, ce qui n'a pas peu contribué à lui donner de la solidité; mais il reste encore beaucoup à faire.

Dans son rapport, le maître de havre exprime l'opinion qu'il ne devrait pas être permis aux navires qui vont plus loin que l'Anse Gilmour, à la Pointe-Lévis, de décharger leur lest dans le terrain de lest inférieur.

Les revenus de la Commission pour cette année, comparés à ceux de 1875, sont comme suit :—

	1875.	1876.
Droits sur le tonnage.....	\$26,111 40	\$34,850 02
“ sur les importations.....	2,898 04	4,001 02
“ sur les exportations.....	8,604 79	12,999 47
“ de havre.....	3,486 25	4,041 73
Revenu des propriétés.....	22,680 00	22,680 00
Divers.....	2,534 87	2,534 87
Total.....	\$66,316 44	\$81,126 11

Les dépenses totales, abstraction faite du bateau-chèvre, mais y compris \$21,690 d'intérêt et le fonds d'amortissement payé au gouvernement sur ses débetures, se sont élevées à \$31,452.97.

Le compte du fonds d'amortissement, tel qu'il nous a été transmis par le ministre des Finances, se monte à \$20,991.77.

La Commission a, comme d'habitude, fait faire les réparations nécessaires à ses propriétés; mais l'une d'elles, la partie nord du quai des Indes Orientales et le magasin d'entrepôt en pierre qui y est construit, en exigeait de considérables. Les commissaires ont jugé nécessaire de prolonger ce quai à côté et derrière le magasin d'entrepôt. En conséquence on a demandé des soumissions et l'entreprise a été donnée par contrat à MM. Linton et Cie., pour le prix de \$1,760, dont \$1,516 sont déjà payées. Les travaux sont à peu près terminés.

Le tout respectueusement soumis,

P. J. O. CHAUVEAU,
Président.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
QUÉBEC, 31 janvier 1877.

Dt.

REVENU ET DÉPENSES.

Av.

1876.	1876.	1876.	1876.
30 déc.....	\$	cts	\$ cts.
Lots de grèves et en eau profonde, octrois.....	2,82	87	8 26
Emprunt d'un guindeau.....	40	00	24 35
Emprunt d'une machine.....	12	00	66 55
Quai Reynar, loyer.....	1,40	00	291 60
Quai Atkinson, loyer.....	3,410	00	50 86
Quai des Indes Orientales, loyer.....	3,500	00	172 53
Pointe-à-Carcy, loyer.....	12,000	00	131 48
Quai Wellington, loyer.....	4,140	00	60 75
Emprunt de deux verins.....	0	75	68 14
Droits de tonnage.....	34,869	02	233 47
do sur importations.....	4,001	02	1,631 20
do sur exportations.....	12,996	19	767 14
do de havre.....	4,032	73	166 65
			1,600 00
			400 00
			200 00
			50 00
			799 92
			1,371 78
			637 16
			333 28
			100 00
			175 00
			48 00
			56 88
			502 78
			19,561 73
			236 75
			35 64
			899 11
			107 31
			31,258 32
			5 35
			31,252 97
			51,231 61
			82,484 58

Moins reçu pour bois.....

Balance

Conforme,

J. B. MARTEL,
Secrétaire-trésorier.

QUEBEC, 30 décembre 1876.

Dt.

ACTIF ET PASSIF.

Av.

Actif.	\$ cts.	Passif.	\$ cts.
Fournitures de bureau.....	1,178 26	Bons du havre de Québec.....	723,000 00
Locataires des lots de grève et en eau profonde.....	47,793 22	Divers dépôts pour devis.....	199 50
Locataires des quais et magasins d'entrepôt.....	13,377 50	Balance.....	214,232 79
Quai de Reynar.....	8,452 70		
Grenier à sel.....	6,734 34		
Quai Atkinson.....	50,945 20		
Quai des Indes Orientales.....	46,250 10		
Hangar à grain.....	12,122 47		
Pointe-à-Carcy.....	248,048 37		
Brise-lames.....	213,532 36		
Quai de Wellington.....	84,605 75		
Vérins.....	394 87		
Hon. Receveur-Général.....	120,434 68		
Bassin de radoub.....	2,577 58		
Gouvernement fédéral, pour relever une barge.....	14,581 66		
Argent en caisse.....	104 35		
La Banque Nationale.....	55,254 14		
Améliorations du havre.....	11,244 74		
	\$937,432 29		\$937,432 29

J. B. MARTEL,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
QUÉBEC, 30 décembre 1876.

Dt.

BILAN du 30 décembre 1876.

Av.

	\$	cts.		\$	cts.
Fourniture de bureau	1,178	26	Lots de grève et en eau profonde.....	43,932	50
Locataires des lots de grève et en eau profonde	47,793	22	Débentures du havre.....	723,000	00
Locataires des quais et magasins d'entrepôt	13,377	50	Coupons	99,442	91
Grenier à sel ..	6,734	34	Fonds d'amortissement.....	20,991	77
Quai de Reynar	8,452	70	Jas. Boyd	50	00
do d'Atkinson.....	50,945	20	F. B. McNamee	50	00
do des Indes Orientales.....	46,250	10	Jas. Worthington	50	00
Hangar à grain.....	12,122	27	Quigley et fils.....	49	50
Point à Carcy	248,048	37	Simon Peters	50	00
Brise-lames	213,532	36	C. J. Coursol	50	00
Quais des Indes Occident. et Wellingt.	84,605	75	Chs. H. Reynor	50	00
Vérins (30)	394	87	Excédent du revenu sur les dé- penses	51,231	61
L'hon. Receveur-Général.....	120,434	68			
Bassin de radoub	2,577	58			
Gouvernement fédéral	14,381	66			
Argent en caisse.....	104	35			
La Banque Nationale	55,254	14			
Améliorations du havre.....	11,244	74			
Piton et Cie	1,516	00			
	938,948	29		938,948	29

J. B. MARTEL,
Secrétaire-trésorier

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
QUÉBEC, 30 Décembre 1876.

ANNEXE No. 11.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE PICTOU, NOUVELLE-ECOSSE, POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

Pictou, N. E., janvier 1877.

Les commissaires du havre de Pictou présentent respectueusement, ci-inclus, l'état attesté de leurs recettes et dépenses pour l'année 1876.

L'année dernière, ils ont importé une grue roulante en fer pour les besoins du quai public, pour laquelle ils ont payé \$856.65.

Les frais de construction d'un entrepôt à New Glasgow se sont élevés à \$565.08.

Le quai de la rue du marché sud n'est pas encore construit, mais les travaux vont commencer l'année prochaine.

R. P. GRANT,
P. A. GORDON,
JAMES D. MCGREGOR. } Commissaires.

A l'honorable

Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

COMPTE des recettes et dépenses des commissaires du havre et du quai public de Pictou, pour l'année expirée le 31 décembre 1876.

Recettes,	\$ cts.	Dépenses.	\$ cts.
Encaisse des commissaires, 1er janvier	2,711 52	Payé à John Smith pour balisage de la rivière de l'Est en 1875 ..	3 00
Argent reçu du percepteur des douanes pour droits de havre, moins \$600 payées pour gages du maître de havre et de l'équipage de la chaloupe	1,500 00	do à Harris pour faire imprimer les règlements du havre.....	8 00
Argent reçu du commissaire du quai pour quaiage.....	749 72	do à J. Matheson pour ancres de bouées.....	112 87
„ pour intérêt sur dépôts en banque.....	94 66	do à James Bowman pour quaiage à New-Glasgow	565 08
		do à Dawson, Gordon et Cie. pour grue.....	856 75
		Pour déboursés faits par le gardien du quai.....	154 99
		Pour déboursés faits par le maître de havre.....	123 44
		Salaire du gardien pour l'année 1876.....	200 00
		Commission sur les dépenses, \$2,024, à 5 pour cent.....	101 20
		Salaire du secrétaire	100 00
		Balance entre les mains des commissaires.....	2,830 57
	5,055 90		5,055 90

R. P. GRANT,
J. A. GORDON,
JAMES D. MCGREGOR,

} Commissaires
du
Havre de Pictou.

Attesté devant moi à Pictou ce deuxième jour de janvier 1877.

A J. PATTERSON, J.P.

RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE.

Pictou, 3 janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que les bâtimens suivans sont entrés dans le port de Pictou durant l'année expirée le 31 décembre 1876.

	Tonneaux.
337 vapeurs	179,014
3 navires	2,104
17 barques	9,793
7 petites barques.....	2,542
30 brigantins.....	9,668
860 goëlettes.....	55,743
Sur ce nombre, il y avait, portant pavillon étranger :—	

	Tonneaux.
30 vapeurs	27,014
22 voiliers	7,379

Il n'y a pas d'autres honoraires à percevoir de la marine marchande que les droits de havre, qui sont versés entre les mains du percepteur des Douanes, et sur lesquels on me paie mon traitement de quatre cents piastres comme maître de havre, ainsi que deux cents piastres pour subvenir aux frais de la chaloupe et de l'équipage.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

JOHN GUNN,

Maître de havre.

A WILLIAM SMITH, écr.,

Député-Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Attesté devant moi à Pictou, ce troisième jour de janvier, }

A. D. 1877.

R. P. GRANT, J. P.

ANNEXE No. 12.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE GODERICH, ONTARIO, POUR
L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.BUREAU DU MAITRE DE HAVRE,
GODERICH, 3 janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre pour votre information mon rapport annuel sur les honoraires perçus pendant la saison et l'année expirée le 31 décembre 1876.

Plusieurs patrons de navires se sont plaints, en arrivant dans ce port, que la lumière rouge placée à l'extrémité du débarcadère ne leur était d'aucun service, que souvent elle était éteinte, ou les verres qui la recouvrent devenaient tellement noircis qu'elle n'était pas visible. Je ne crois pas que ce soit la faute du gardien; c'est la lampe qui est défectueuse.

Je dois aussi faire rapport que les poteaux d'amarrage du bassin n'ont pas été enfoncés à une assez grande profondeur dans la terre; plusieurs d'entre eux se sont, en partie, déplacés dans le cours de l'automne dernier.

Je suis, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

THOMAS N. DANCEY,
Maitre de havre, Goderich.

A l'honorable
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE No. 13.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE SOUTHAMPTON, ONTARIO, POUR
L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

	Nombre.	Tonnage enregistré.	Honoraires perçus.
Goëlettes	16	1200	\$6 00
Vapeurs	9	3400	5 50
			\$11 50

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon second rapport comme maître de havre, pour l'année expirée le 31 décembre 1876. Le tableau ci-dessus des bâtiments qui sont entrés dans ce port ne comprend qu'une bien faible partie du tonnage des navires qui fréquentent le havre, vu que la plus grande partie mouillent sous le vent de l'île. Je n'ai perçu d'honoraires que de ceux qui se sont rendus au bassin d'atterrage; la plus grande partie ne m'ont rien donné, ayant déjà payé au port de Goderich et possédant deux reçus à cet effet. Les vapeurs de la ligne de Sarnia et du lac Supérieur et ceux de la ligne Windsor et du lac Supérieur ont touché régulièrement ici en allant et revenant, ce qui fait en tout cent vingt arrêts.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. CASCADEN,

Maître de havre.

A l'honorable

Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

PROVINCE D'ONTARIO }
Comté de Bruce. } savoir.

Je, David Cascaden, du village de Southampton, dans le comté de Bruce et la province d'Ontario, maître de havre de Southampton, jure que le tableau ci-joint contient le montant d'honoraires par moi perçus dans l'année expirant en mil huit cent soixante et seize (1876).

D. CASCADEN.

Attesté devant moi ce vingt-deuxième jour de décembre, A. D. 1876.

T. ADAIR, J. P.

ANNEXE No. 14.

RAPPORT SUR LES BOUÉES DU CHENAL ST. JOSEPH, SAULT STE. MARIE, ONT., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 30 DÉCEMBRE 1876.

SAULT STE. MARIE,
19 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur les bouées et les balises dans le chenal St. Joseph.

Je quittai ce port le 9 de mai dernier avec l'équipage et la chaloupe de la douane à bord d'une allège à vapeur afin d'aller mouiller les bouées. Nous fûmes arrêtés le lendemain par les glaces, près des mines de Bruce; nous voyions, de cet endroit, deux vapeurs canadiens qui étaient à l'ancre. De là, je remontai le fleuve afin de placer les bouées, ce que je fis à l'exception de celle du Rocher de l'île aux Cèdres, et je fus de retour au Sault Ste. Marie le 11.

Le premier bâtiment de la saison est arrivé ici le 7 de mai, après être passé par le lac Détour et le lac à la Vase.

Les tempêtes du mois de novembre avaient emporté les balises des "Junelles"; celle de la Roche de l'île Française a, comme d'habitude, été détruite par la glace.

Le 6 de juin, je partis du Sault dans le bateau de la douane, afin de replacer les balises qui avaient été emportées et d'en construire de nouvelles, c'est-à-dire une à l'entrée sud du "chenal de la rivière Espagnole" et une autre à l'extrémité nord de "L'île aux Fraises;" le besoin de bâtisses ou de phares se faisait beaucoup sentir dans ces deux localités. J'aurais aimé à en placer davantage; malheureusement le bateau qui me portait ne pouvait contenir des matériaux que pour cinq. Je fus onze jours dans ce voyage.

Le 12 de juillet je m'embarquai de nouveau avec l'équipage du bateau de la douane à bord d'une allège à vapeur, et j'allai mouiller les bouées au "Rocher de l'île aux Cèdres." Je revins le 14. Je n'ai pu y aller plus tôt, ne pouvant avoir l'allège avant cette date.

Nous n'avons perdu ni bouées, ni ancras durant l'année qui vient de s'écouler.

Le dernier vapeur canadien de la saison est descendu le 22 de novembre.

Je recommanderai respectueusement l'inspection et le balisage des chenaux "Claperton" et de la "Rivière Espagnole" où il se rencontre des rochers dangereux. Deux vapeurs passent par ces chenaux chaque semaine. L'un d'eux a frappé l'un de ces rochers, dans le mois de septembre dernier, et a brisé son hélice. Je ferai remarquer que ces rivières se trouvent entre le Sault Ste. Marie et Killarney, district mentionné dans les instructions que vous m'avez transmises le 30 de mars 1873. Jusqu'à ce qu'il ait été fait une inspection des lieux, je ne puis dire le nombre de bouées qu'il faudra placer, mais je pense que j'ai actuellement en mains pour cet objet une quantité d'ancres plus que suffisante. La membrure des nouvelles ancras se fera au commencement du printemps.

J'ai l'honneur de joindre aux présentes un tableau indiquant le nombre, etc., des vapeurs canadiens qui ont navigué dans le lac Supérieur pendant l'année 1876.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

JOS. WILSON.

W. SMITH, écr.,

Député-Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE No. 15.

RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE ST. JEAN, P. Q., POUR L'ANNÉE
CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

ST. JEAN, P. Q., 20 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon premier rapport comme maître de havre de St. Jean, P. Q. Il n'est rien sur quoi j'aie à attirer particulièrement l'attention du département, si ce n'est qu'un grand nombre de propriétaires de bâtiments m'ont requis de vous informer qu'il leur est très difficile de charger et de décharger les navires, vu qu'on a pris possession, au nom de M. Sippell, d'une grande partie du quai et du terrain du canal.

Le montant d'honoraires perçus dans le port de St. Jean, à partir du 24 de juillet dernier, (date de ma nomination) jusqu'au 31 de décembre courant, est de deux cents quatre-vingt-dix-sept piastres et cinquante centins (\$297.50), tel qu'il appert par l'état que je vous ai déjà envoyé.

Je demeure, cher monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

J. N. BOURASSA.

A l'honorable A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE No. 16

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE SOREL, POUR L'ANNÉE CIVILE DE 1876.

BUREAU DU MAITRE DE HAVRE,
SOREL, P. Q., 22 janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel pour l'année 1876.

Je suis heureux de vous dire que nous n'avons eu, dans les limites de ma juridiction, aucun accident sérieux à déplorer, et cela tant pour les navigateurs que pour les bâtiments de tout genre qui ont visité le port de Sorel pendant la dernière saison.

Le montant d'honoraires perçus pendant l'année est de cinq cent dix piastres.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

P. BELLEFEUILLE,
Maître de havre.

A l'honorable A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Att esté devant moi à Sorel, P. Q., ce 22ième jour de janvier 1877.

C. L. ARMSTRONG, J. P.

ANNEXE No. 17.

RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DES TROIS-RIVIÈRES, POUR L'ANNÉE CIVILE DE 1876.

TROIS-RIVIÈRES, 28 décembre 1876.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport de mes opérations comme maître de havre durant l'année courante.

J'ai assermenté mon rapport tel que le veut la loi.

Je joins aux présentes un compte pour le temps et les services d'un aide, aussi bien que pour le prix d'un bateau qui m'était nécessaire pour visiter les navires mouillés à l'entrée de la rivière St. Maurice et même jusqu'à la pointe du Cap de la Madeleine. Pour se rendre à ces places il y a au-dessus d'un mille et demi, et j'étais obligé de faire le trajet une et même deux fois par jour.

M. Charles Lajoie, M. P., peut vous donner à ce sujet toutes les explications que vous jugerez nécessaires.

Je suis, etc.,

U. F. LANGLOIS,

Maître du havre de Trois-Rivières.

A l'honorable

Ministre de la Marine, etc.,

ANNEXE No. 18.

RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE GASPÉ, P. Q., POUR L'ANNÉE
CIVILE DE 1876.

PORT DE GASPÉ, 9 décembre 1876.

HONORABLE MONSIEUR,—Comme la saison de la navigation est aujourd'hui close, j'ai l'honneur de transmettre pour votre information une liste des navires qui sont entrés dans le port et qui ont payé des honoraires au maître de havre. Il y'a eu cent trente-neuf entrées qui se répartissent comme suit :

5 vapeurs,
1 barque,
5 bricks,
13 brigantins,
15 goëlettes à hunier,
100 goëlettes.

Il y a eu cette année un surplus de deux navires sur 1875, et un excédant de deux piastres dans les recettes; le montant total d'honoraires perçus est de cent vingt-neuf piastres (\$129.00.)

Je me permettrai de faire remarquer que le commerce du port a augmenté cette année. Un bon nombre de vapeurs et de voiliers sont entrés dans le havre, mais leurs patrons ne se sont pas adressés à moi, ayant payé les droits dans d'autres ports avant d'arriver ici.

Je demeure,

Honorable monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

JOSEPH EDEN,

Maître de havre.

A l'honorable A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE No. 19

RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE CARAQUETTE, N. B., POUR
L'ANNÉE 1876.

CARAQUETTE, 6 décembre 1876.

MONSIEUR,—Je vous envoie ci-inclus un tableau contenant le nombre de navires qui sont entrés dans ce port et dont j'ai pu retirer, suivant la loi, les honoraires de maître de havre. Comme vous le verrez, le chiffre en est très limité. Permettez-moi, monsieur, de remarquer que cela me rapporterait beaucoup plus si la loi actuelle était amendée de manière à ce que nous eussions droit de réclamer un honoraire des navires chaque fois qu'ils entrent dans le port. Telle qu'est la loi maintenant, il y a au moins la moitié des bâtiments qui pénètrent dans le havre, contre lesquels je ne puis rien réclamer, attendu qu'ils ont déjà payé leurs deux honoraires à d'autres ports. Vous voudrez bien constater que la somme perçue n'est pas suffisante pour payer ma commission, ou pour l'entretien des bouées.

Je suis, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

GERVAIS B. POULIER,

Maître de havre.

A l'honorable A. J. SMITH,

Ministre de la Marine et des Pêcheries,

Ottawa.

ANNEXE No. 2c.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE CHATHAM, N.-B., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

CHATHAM, 8 janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel pour l'année expirée le 31 décembre 1876.

Vous pourrez voir par les tableaux qui l'accompagnent que le commerce augmente considérablement chaque année dans le port de Chatham.

La plus grande difficulté que j'aie éprouvée depuis mon entrée en office a été d'avoir de bons quais de lest, mais j'ai réussi à la vaincre en grande partie au moyen d'entreprises privées ; j'espère que l'année prochaine les intéressés du port de Chatham pourront être fiers de leurs quais de lest.

Je me permettrai maintenant une observation sur le rapport du grand jury dans la partie qui a rapport aux moulins de mon district. Ils ne les ont certainement pas visités, ou ils auraient vu des fourneaux considérables que nous avons construits à grands frais pour y faire brûler le bran de scie et les rebuts de ces moulins.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM. JOHNSTON,

Maitre de havre de Chatham, N.B.

A WM. SMITH,

Député-Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

TABLEAU des droits de havre perçus au port de Chatham pendant l'année expirée le 31 décembre 1876:—

Droits de havre perçus.....	\$754 00
-----------------------------	----------

DÉPENSES.

Salaire.....	\$300 00	
Impressions.....	10 50	
Payé à James Nowlan pour avoir recueilli des bouées qui s'en allaient à la dérive et les avoir apportées à Chatham.....	6 50	
Payé à Robert Williston pour avoir recueilli des bouées qui s'en allaient à la dérive et les avoir rapportées à Chatham.....	5 00	
Payé à Mitchel Martin pour avoir construit une bouée à espars et l'avoir ancrée.....	5 00	
		\$327 00
Dépôt à la Banque de Montréal porté au crédit du Receveur-Général du Canada.....	427 00	
		\$754 00

WM. JOHNSTON,
Maitre de havre de Chatham, N. B.

ANNEXE No. 21.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE DORCHESTER, N. B., POUR L'ANNÉE CIVILE DE 1876.

DORCHESTER, 27 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter à votre considération un double du rapport des droits de havre que j'ai perçus à ce port pendant l'année expirée le 31 décembre 1876.

Les honoraires ne représentent qu'un faible montant parce qu'une grande partie des côtiers paient leurs droits avant d'entrer dans ce port.

Les bouées ont été déposées en sûreté sur le quai du chemin de fer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOSHUA KING,

Maitre de havre.

A l'honorable A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE No. 22.

RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE HILLSBORO, N. B., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

HILLSBORO INFÉRIEUR,
COMTÉ ALBERT, 30 décembre 1876.

MONSIEUR,— Conformément à la demande que vous m'en avez faite, j'ai beaucoup de plaisir à vous transmettre mon rapport pour l'année 1876, ainsi que les tableaux qui l'accompagnent. Je vous ai envoyé par écrit, le 3 de décembre, les détails circonstanciés sur la condamnation à l'amende du capitaine McAllop, de la goëlette américaine " Carl D. Lorthrup " de Eastport, pour contravention aux règlements du port de Hillsboro, en déposant son lest dans la rivière Hillsboro pendant qu'il la remontait. En arrivant sur le quai, je trouvai les matelots de la goëlette occupés à jeter leur lest par-dessus bord dans la rivière qui se trouvait alors à la mi-marée. J'interpellai le second, qui me dit qu'ils avaient à bord une copie des règlements du port, mais que le contre-maître du moulin leur avait permis d'agir ainsi. J'allai trouver le contre-maître du moulin qui admit le fait. Sur ce, je lui dis que je leur avais ordonné de discontinuer. Je me rendis ensuite sur le rivage où je rencontrai le capitaine, auquel je fis observer qu'il ferait aussi bien de laisser le restant de son lest sur le pont, vu qu'il n'en avait plus que trois tonneaux. Il s'y refusa péremptoirement. En m'en retournant chez moi, je m'aperçus qu'ils en avaient jeté dans la rivière, et plusieurs plaintes me furent faites à ce sujet. Bliss Carlisle ayant assermenté la sienne, je fis arrêter le capitaine et prouvai sa culpabilité devant John Marshall, écr., d'Hillsboro. Le capitaine fut condamné à payer huit piastres au plaignant et à fournir un cautionnement pour la partie revenant au gouvernement. Je vous inclus, avec les présentes, l'acte de cautionnement pour l'approuver et me donner vos ordres à cet égard. J'ai aussi arrêté le capitaine Wood, du brigantin " Maggy Wood." Je vous ai aussi donné les raisons qui m'ont empêché de percevoir l'amende, vu que le percepteur Wallace a relâché le brigantin malgré ma défense. L'homme de police que j'avais envoyé à sa recherche me fit rapport qu'il n'avait pu le découvrir. Depuis ma dernière lettre, j'ai appris que le capitaine Wood était à St. Jean, et qu'il avait laissé son bâtiment à Halifax.

M. Tomkins, directeur de la Compagnie Manufacturière Albert, de Hillsboro, N.-B., m'a dit que la compagnie était disposée à fournir aux navires qui viennent ici, un endroit spacieux où ils pourraient déposer leur lest sans nuire ou causer aucun dommage à la navigation dans le Port de Hillsboro; si je l'ai bien compris, il devait entreprendre à ce sujet des démarches auprès du gouvernement. Je lui ai fait la remarque qu'il ferait aussi bien de le déposer dans la rivière qu'en dehors de son quai, à moins qu'il craignît de le voir emporter par la marée ou par la glace en hiver. Dans mon opinion, qui est celle de tous les marins, il est mieux d'empêcher que le lest soit déposé à l'avenir dans le lit de la marée, parce qu'il y a maintenant beaucoup moins d'eau dans la rivière que les années passées. Durant cette saison, j'ai vu à la fois huit navires dans notre rivière, ils étaient mouillés dans la baie en bas du havre. C'est notre opinion que nos chemins de fer vont donner une forte impulsion à notre commerce et aux intérêts maritimes de ce port, etc.

Vous voudrez bien ne pas oublier que depuis que j'ai reçu les règlements du havre, la loi a subi des changements qui ont eu pour effet de causer une diminution dans les honoraires. Comme j'ai à peu près épuisé toutes les vieilles copies que j'ai mises à bord des bâtiments qui entraient dans ce port, il me serait très utile d'en avoir des nouvelles qui s'accordent avec la loi, afin d'éviter les difficultés.

Etant familier avec la localité de Hillsboro, vous vous rappellerez que la distance entre le mouillage et les quais est de quatre à cinq milles. Je suis obligé de faire ce trajet tous les jours afin de surveiller le lest et de voir si tout est en ordre. Je dois aussi faire observer que mes honoraires sont excessivement faibles, vu que tous les navires de la saison ne paient qu'une fois à Hillsboro; tous nos côtiers paient à St. Jean et à Dorchester, en allant y chercher leur première charge à l'ouverture de la navigation.

Veuillez m'excuser de vous avoir écrit une aussi longue lettre.

J'ai l'honneur de demeurer

Votre obéissant serviteur,

NEHEMIAH BENNETT,
Maître de havre.

A l'hon. A. J. SMITH,

Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Nous nous engageons à indemniser Nehemiah Bennett pour toutes réclamations que le gouvernement fédéral pourrait avoir contre lui, au sujet d'une amende imposée au capitaine Davis McAllop pour avoir déchargé du lest en contravention aux règlements du havre de Hillsboro.

HILLSBORO, 11 juillet 1876.

DAVIS McALLOP,
WILLIAM WALLACE, *percepteur.*

ANNEXE No. 23.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DU PORT DE ST. GEORGE, N.-B.,
POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.BUREAU DU MAITRE DE HAVRE,
ST. GEORGE, N.-B., 31 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel pour l'année expirée le 31 décembre 1876.

Le havre de St. George s'étend près de 20 milles à l'est, et 12 milles à l'ouest de St. George. Un grand nombre de bateaux qui font la pêche dans ces parages pénètrent dans les différents ports de mer qui se trouvent dans son circuit, de sorte que la somme qu'on nous alloue pour visiter toutes ces baies et empêcher qu'on y jette le lest, n'est qu'une bien faible compensation pour toutes les fatigues que cet ouvrage nous donne. On peut juger du peu d'importance de cette rémunération en sachant que je n'ai reçu pour cette année que la somme de quarante piastres. Cette diminution dans les droits du havre doit être attribuée au petit nombre de bâtiments chargés de bois d'arrimage qui sont entrés cette année dans notre port, à leur passage pour les Etats-Unis; jusqu'ici, ceux qui prennent des chargements de harengs congelés n'ont pas été aussi nombreux que d'habitude. Les changements apportés à la loi y sont aussi pour beaucoup; au lieu de payer deux fois à chaque port où ils arrêtaient comme cela était de règle, les navires ou bâtiments ne paient plus que deux fois par année, quels que soient les ports qu'ils visitent. J'ai déjà retiré 18 bouées, et j'en ai laissé neuf qui demeurent en place toute l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JAMES DICK,
Maitre de havre.

A l'honorable A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE No. 24.

RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE SHÉDIAC, N.-B., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

SHÉDIAC, 31 décembre 1876.

MONSIEUR,—A mon entrée en fonctions comme maître de havre de Shédiac, je découvris qu'il n'y avait aucune place convenable pour y déposer le lest. Le quai qui s'y trouve, et construit dans ce but, était à une profondeur d'eau assez considérable pour permettre aux navires d'un tirant d'eau de treize pieds d'accoster auprès et d'y décharger leur lest. Mais la tempête du mois d'août 1873 l'a tellement ébranlé, lui a causé de si grands dommages (dommages qui n'ont pas encore été réparés,) que le lest s'est déplacé et a rempli tellement le chenal, qu'à la marée haute il n'y a que huit pieds d'eau, et qu'il ne peut plus être approché par des navires de la classe de ceux qui déchargent du lest dans le port. Afin de le remettre en état de servir pour les mêmes fins, il sera nécessaire de construire en avant un parapet d'au moins 20 pieds de large, ce qui permettra aux navires qui tirent 13 pieds d'eau de pouvoir y accoster.

Outre ce quai de lest dont le besoin se fait vivement sentir, les navires d'un tirant d'eau de plus de 13 pieds ont l'habitude de se décharger sur ce qu'on appelle le quai au lest, place sur le bord du chenal, à environ 80 brasses du terrassement du chemin de fer. Ce lest est entraîné dans le lit du port qui se remplit rapidement jusqu'au quai du chemin de fer.

Depuis mon entrée en charge, les employés du chemin de fer m'ont permis de déposer sur leur quai les pierres et le lest, mais non le sable et les rebuts; il est maintenant tellement rempli, qu'à partir de cette année il lui sera impossible d'en recevoir davantage, et nous nous trouvons sans place convenable pour décharger les navires qui sont lestés de sable. Il est donc d'absolue nécessité de voir de suite à porter remède à cet état de chose, sinon le havre cessera d'exister et le dragage devra se faire constamment pour permettre aux vapeurs qui font le commerce de port d'approcher du quai du chemin de fer; tel qu'il est, les bâtiments employés au commerce de bois de charpente ne peuvent charger dans ce port. Je me permettrai donc de recommander la construction d'un parapet qui devra s'étendre du quai du chemin de fer au brise-lames. Il se trouverait ainsi à protéger les deux à la fois.

Après avoir retiré les bouées au mois de décembre, je les ai mises sur le quai; mais en m'acquittant de cette tâche, je m'aperçus que deux d'entre elles, c'est-à-dire, la noire qui se trouve mouillée à l'entrée du chenal sur le rocher du Zéphir, et la rouge placée au détour S-E du chenal, étaient en très mauvais état. Elles étaient en partie remplies d'eau, et pourtant, en les plaçant sur le quai, l'année précédente, je les avais fait complètement assécher. Je n'ai pu jusqu'ici constater comment cela était arrivé, mais je pense qu'elles sont vieilles et qu'elles ont été rongées par les vers. On me dit qu'elles étaient en meilleur ordre l'année précédente, mais pas cependant complètement étanches.

Je ferai remarquer que les devoirs du maître de havre sont très nombreux et que leur accomplissement me donne bien du trouble et de la responsabilité, vu qu'à l'exception du quai du chemin de fer, on ne peut trouver aucune place pour charger ou décharger, et que je suis obligé d'en trouver pour les bâtiments qui viennent me demander soit l'une ou l'autre.

Je dois aussi faire rapport que la barque allemande "Lord Dalhousie," jaugeant 840 tonneaux et qui avait pris ici un chargement de planches, a chassé sur ses ancrs pendant la tempête du 6 septembre 1876, et qu'elle s'est complètement perdue, après avoir frappé sur la roche Media, où elle est encore. Sa proue et ses œuvres mortes

sont complètement disparues, et si la glace n'emporte pas ce qui en reste, cette place sera très dangereuse pour les bâtimens qui sont habitués à passer à droite ou à gauche du rocher.

En terminant, j'ai le plaisir de dire que je n'ai éprouvé aucune difficulté à percevoir les honoraires, et vous trouverez avec les présentes une liste des navires sujets aux droits de havre qui sont entrés dans le port depuis le 16 mai jusqu'au 9 décembre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

ALEXANDER McQUEEN,

Maître de havre.

A l'honorable A. J. SMITH,

Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

COMTÉ DE WESTMORELAND }
Savoir :

Ces présentes sont pour attester qu'Alexander McQueen sus-nommé, est comparu personnellement devant moi et qu'il a juré que le rapport ci-dessus est vrai et exact dans toutes ses parties.

D. HARRINGTON, J. P.

SHÉDIAC, 1er janvier 1877.

ANNEXE No. 25.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE SHIPPEGAN, N.-B., POUR L'ANNÉE
CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

SHIPPEGAN, 30 décembre 1876.

MONSIEUR,—Ci-incluse vous trouverez une liste des bâtiments qui sont entrés dans ce port. Vous constaterez qu'elle ne contient que peu de noms, et que le montant des honoraires perçus est très peu élevé. Outre les grosses goëlettes, il y en a une multitude de plus petites, mais par leur tonnage elles ne tombent pas sous le coup des règlements du havre ; la plus grande partie est employée au commerce de pêche, ce qui n'empêche pas qu'elles ont comme les autres l'usage du port ainsi que des bouées et des balises. Si une tempête a déplacé une bouée ou une balise, ce sont les premières à venir exiger de moi de les replacer sous le plus court délai. La distance à parcourir est considérable : on compte vingt milles entre la première et la deuxième bouées.

J'ai l'honneur, etc.,

PIERRE DEGRACE,
Maître de havre,

Attesté devant moi, à Shippegan, ce 30 décembre, A.D. 1876.

HENRY A. SORMANY, J.P.

Au Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE No. 26.

RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE TRACADIE, N.-B., POUR L'ANNÉE CIVILE DE 1876.

TRACADIE, NOUVEAU-BRUNSWICK,
30 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon second rapport comme maître de havre de Tracadie pour l'année courante.

Les nouvelles bouées construites ce printemps ont été mouillées à leurs places respectives, et elles sont restées en position jusqu'à la fin de septembre. A cette époque, ou au commencement d'octobre, elles ont été arrachées et entraînées, je pense, par des radeaux de planches.

Ces radeaux, qui tirent généralement entre quatre à six pieds d'eau, s'étendent au loin sur la longueur et sur la largeur, de sorte qu'avec ces dimensions, il leur est impossible de sortir du port sans emporter les bouées avec elles, surtout si elles partent pendant la nuit. Nonobstant toutes les recherches que j'ai pu faire, il m'a été impossible de trouver des preuves suffisantes pour poursuivre les contrevenants.

Je ne veux pas recommander la construction de nouvelles bouées pour remplacer celles qui ont été perdues, tant que des radeaux de planches quitteront ce port pour se rendre à celui de Miramichi; mais, dans l'intérêt des navigateurs, je conseillerai de placer une seule bouée en dehors de la barre dans les eaux profondes.

Le montant des droits perçus dans ce port pendant l'année 1876, tel qu'il appert par le rapport détaillé, n'est que de cinq piastres.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

VITAL ARCENO.

Maître de havre.

A l'hon. A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

Je, soussigné, Vital Arceno, cultivateur de Tracadie, Nouveau-Brunswick, jure que tous les faits et tableaux contenus dans le rapport ci-dessus sont vrais et exacts.

VITAL ARCENO.

Attesté devant moi, à Tracadie, N.-B., ce 30 décembre 1876.

WM. DAVIDSON, J. P.

ANNEXE No. 27.

RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE LA RIVIÈRE À L'OURS, N.-E., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

RIVIÈRE À L'OURS, N.-E., 31 décembre 1876.

MONSIEUR,—Je vous disais dans ma lettre du 25 juillet que le patron de la goélette “J. G. Hall” ayant contrevenu aux règlements du port, avait payé l'amende. Je fais rapport aujourd'hui de la manière dont il en a été disposé:—

Payé la moitié à celui qui s'est porté accusateur, tel qu'il	
appert par son reçu.....	\$20 00
Payé pour enlever le lest, louage de chaloupe et autres	
dépenses.....	20 00
	\$40 00

Je dois dire pour votre information que le tonnage des navires qui se construisent actuellement dans notre havre est plus fort que celui des années passées; comme nos exportations européennes consistent surtout en madriers, il faut au navire pour sortir du port toute la profondeur d'eau qui s'y trouve, et de quelque côté de la rivière que l'on jette le lest, il devient nécessaire de l'enlever immédiatement. J'espère qu'en imposant ainsi des amendes aux contrevenants, nous réussirons avant longtemps à mettre fin à cette cause de trouble. J'ai fait disparaître du chenal les barrages qui l'obstruaient. Construits depuis des années, ils amassaient des bancs de vase de trois à quatre pieds de hauteur que je ne réussissais à enlever qu'après beaucoup de difficultés. Je désirerais maintenant savoir si je puis permettre qu'on reconstruise ces jetées, avec la condition de ne les laisser que pendant le temps de la saison de pêche.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur.

WILLIAM F. HENNIGAR,

Maître de havre.

A l'honorable,

Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Est comparu personnellement devant moi, W. F. Hennigar, maître de havre de la rivière à l'Ours, lequel, après serment prêté, a juré que le rapport ci-joint contient la vérité, et que le compte qu'il donne d'une amende perçue de la goélette “J. G. Hall,” des dépenses et des honoraires reçus pour droits de havre, est exact.

S. B. HENNIGAR, J. P.

31 décembre 1876.

WM. F. HENNIGAR.

ANNEXE No. 28.

RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE BRIDGEWATER, POUR L'ANNÉE CIVILE DE 1876.

BRIDGEWATER, 31 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel des navires qui sont entrés dans ce port et sujets à payer les honoraires dûs au maître de havre.

Comparé au nombre des navires, le montant des honoraires est peu considérable. La cause en est pourtant bien simple à expliquer. Il y a un maître de havre dans presque tous les ports de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. Il y en a un même à l'embouchure de cette rivière, à l'Anse Getson; celui-ci ne laisse jamais échapper l'occasion de se faire payer ses honoraires; à telle preuve que les patrons de plusieurs navires qui fréquentent le bas de la rivière m'ont montré deux reçus portant la signature du maître de havre de l'Anse Getson, qui leur avait fait payer les droits en arrivant à ce port, au commencement du printemps, et avant qu'ils eussent eu aucune affaire avec la douane. C'est ce qui s'appelle veiller ses affaires de près.

Il y a eu une grande diminution, durant cette saison, dans le nombre des navires de toutes les classes qui ont fréquenté notre port. Il faut, je suppose, attribuer cela à la crise qui pèse si lourdement sur le commerce; espérons qu'il en sera bientôt relevé. Notre rivière a été fermée par la glace vers le milieu de décembre, et la navigation est interrompue jusqu'à ce que la glace soit disparue au printemps prochain.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOS. R. WYMAN,

Maître de havre.

A l'honorable

Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

TABLEAU des recettes et dépenses du maître de havre de Bridgewater, comté de Lunenburg, N. E., ainsi que des navires entrés en vertu de l'acte 36 Vict., ch. 9, et ses amendements, du 1er janvier au 31 décembre 1876.

Nombre.	Classe.	Tonnage enregistré.	Honoraires perçus.
115	Goëlettes	8,311	\$ cts. 43 50
14	Brigantins	2,442	16 50
6	Bricks.....	1,354	7 50
4	Barques	1,699	13 50
	Total.....		81 00

BRIDGEWATER, 5 janvier 1877.

Je certifie par les présentes que Joseph R. Wyman, maître de havre pour le port de Bridgewater, et dont la signature est apposée au rapport ci-dessus, est comparu devant moi, et qu'il a déclaré sous serment que le dit rapport était vrai et correct au meilleur de ses connaissances et croyances.

J. WHITEFORD, J. P.

ANNEXE No. 29.

RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE CAP CANSO, NOUVELLE-ÉCOSSE,
POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

CAP CANSO, 3 janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon premier rapport de maître de havre de Cap Canso, N.-E., pour l'année expirée le 31 décembre 1876.

Il ne s'est fait que très peu d'affaires à mon bureau, vu que la plupart des navires qui fréquentent ce port sont des bateaux-pêcheurs venant des Etats-Unis et des provinces, ainsi que quelques côtiers. Comme ils ne se rendent que très peu souvent aux quais, il me faut une embarcation convenable pour aller au devant et les accoster. Ce qui m'a fait percevoir un si petit montant d'honoraires est le fait que j'étais complètement dépourvu de tout moyen de transport. Je me fais actuellement construire une embarcation qui sera prête pour la saison prochaine. Je n'ai reçu aucune instruction au sujet du temps où les bouées doivent être retirées du havre; comme il est parfaitement libre de toutes glaces et que plusieurs navires naviguent chaque jour dans ses eaux, les ôter serait peut-être une mesure dangereuse et qui pourrait avoir pour beaucoup de fâcheux résultats.

Comme vous le verrez dans ma liste des navires, le montant des honoraires par moi perçus s'élève à une piastre et cinquante centins.

Je demeure, honorable monsieur,
Votre obéissant serviteur,

WILLIAM WALSH,
Maître de havre de Cap Canso.

A l'honorable A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Attesté devant moi ce 3ème jour de janvier 1877.

S. COHOON, J.P.

ANNEXE No. 30.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE CHÉTICAMP, C. B., POUR
L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.BUREAU DU MAITRE DE HAVRE,
CHÉTICAMP, C. B., 31 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel de l'année expirée ce jour même.

Ma nomination date du 25 d'avril dernier.

J'ai pris possession du chenal le 27 juillet, aussitôt que le dragage a été complété, et j'ai placé les bouées à espars.

C'est un chenal considérable (700 verges de long sur 60 de large) qui rend difficile l'accomplissement de mes devoirs et me donne beaucoup d'ouvrage.

Les bouées à espars ont été mouillées avec beaucoup de précautions et soigneusement maintenues en place pendant tout le temps que la navigation a duré. Des courants très forts se rencontrent en tous sens dans le chenal, et les herbes marines qui l'obstruent demandent continuellement une attention particulière.

Ci-joint, vous trouverez un tableau des navires qui sont entrés dans ce port et sujets à payer les honoraires dûs au maître de havre. Beaucoup d'entre eux ne m'ont rien payé, ayant déjà leurs deux reçus. Les noms contenus dans ma liste ne forment qu'une petite partie de ceux qui nous ont visité. Sur ce nombre, la plupart étaient des bateaux-pêcheurs américains. Un grand nombre essayèrent d'entrer dans le port, mais ne purent réussir, le chenal étant trop étroit et pas assez profond.

C'est avec plaisir que je fais rapport qu'il n'est survenu aucune difficulté dans ce port durant l'année qui vient de s'écouler.

A l'exception de \$3.50, je n'ai à vous rendre compte d'aucun honoraire. J'espère que, l'année prochaine, les revenus du havre seront plus considérables.

Le chenal a été approfondi en partie dans le cours de l'été, et j'espère que le dragage continuera et sera terminé l'année prochaine.

Je recommanderai de placer deux balises dans le port de Chéticamp, pour la sûreté des navires. On pourrait aussi en disposer d'autres sur lesquelles les bâtiments se dirigeraient pour entrer ou sortir du havre; ce serait rendre un grand service aux navigateurs et aux étrangers qui veulent pénétrer dans le port.

Le 22 de novembre, le paquebot *Gane*, commandant Thomson, atteignait le havre, venant d'Halifax. Comme il faisait nuit et qu'il n'avait aucune balise sur laquelle il pût se guider, le capitaine ne voulant pas mettre son navire en risque en essayant d'entrer dans le port, fit jeter l'ancre à l'endroit où il se trouvait. Le lendemain un gros vent souffla du sud-ouest, ce qui l'empêcha d'avancer plus loin. Dans l'après-midi, cependant, le vent ayant un peu diminué, le *Gane* réussit à franchir l'entrée du havre, mais ne put aller plus et mouilla où il se trouvait alors. Dans la nuit du 24, le vent changea et se mit à l'ouest, avec accompagnement de neige et de grêle. A deux heures du matin, la tempête avait atteint son apogée; le bâtiment, incapable de lutter davantage contre le vent et les flots, chassa sur ses ancres et aller donner sur les rochers, ce qui força le capitaine à s'échouer afin de sauver l'équipage et la cargaison. Il n'y eut aucune perte de vie. Le lendemain matin, le paquebot était sur les rochers sur lesquels ils avait frappé et l'équipage parvint au rivage en se laissant glisser sur un câble jusqu'à la côte. On sauva les marchandises, mais elles étaient toutes endommagées. La plus grande partie appartenait à des citoyens de la localité.

J'ai l'intention de me construire, cet hiver, une embarcation pour les besoins du service, et comme les honoraires que je perçois ne s'élèvent qu'à un faible montant, je vous serais obligé si vous vouliez bien donner à cette partie de ma lettre une attention particulière.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

F. AUCOIN,
Maître de havre.

L'hon. A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Je, soussigné, Fulgence Aucoin, de Chéticamp, comté d'Inverness, et maître de havre de Chéticamp, jure ce qui suit : que le contenu du rapport ci-dessus est vrai et correct ; que l'écrit qui y est annexé, marqué _____, et qui est une liste des navires qui sont entrés dans ce port sujets à payer les honoraires du maître de havre, depuis le 15 avril jusqu'au 31 décembre 1876, est vrai et exact, et cela au meilleur de mes connaissances et croyance.

FULGENCE AUCOIN,
Maître de havre.

Assermenté devant moi à Chéticamp, dans le comté d'Inverness, ce 31 décembre A. D. 1876.

ANSELME AUCOIN, J. P.

ANNEXE No. 31.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE L'ANSE DE GETSON, N.-E., POUR
L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.BUREAU DU MAITRE DE HAVRE,
PORT DE L'ANSE DE GETSON, 3 janvier 1877.

MONSIEUR,—Vous trouverez au bas de mon rapport un tableau des navires qui sont entrés dans ce port et qui ont payé les droits de havre durant l'année 1876. Sur le nombre, beaucoup se sont rendus ici dont je n'ai perçu aucun honoraire. Je citerai comme exemple les vaisseaux qui mouillent ici en se rendant au havre de Bridgewater, et ceux qui ont déjà payé à d'autres ports. J'ai considéré inutile de les inclure dans ma liste.

Les bâtiments qui me donnent le plus de trouble sont ceux dont la destination est le port de Bridgewater et qui jettent l'ancre ici en passant. Je suis obligé de les surveiller constamment afin de les empêcher de contrevenir aux lois du havre.

Je suis heureux d'être en état de certifier que je n'ai éprouvé aucun trouble ni aucun désagrément dans l'exécution de mes devoirs.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

GEORGE H. ZWICKER,
Maitre de havre.

A WILLIAM SMITH, écr.,
Député-ministre de la Marine et des Pêcheries
Ottawa.

RECETTES et dépenses du maître de havre depuis le 1er janvier jusqu'au 31
décembre 1876.

Nombre.	Classe.	Tonnage enregistré.	Honoraires perçus.
			\$ cts.
74	Goëlettes.....	4,861	63 50
5	Brigantins.....	932	8 50
3	Barques.....	1,797	11 50
Recettes totales.....			83 50
Payé pour papeterie, etc.....			2 50
Balance en faveur du maître de havre.....			81 00

GEORGE H. ZWICKER,
Maitre de havre.

Attesté devant moi, un des juges de paix de Sa Majesté dans et pour le comté de Lunenburg, à LaHave, le 3ème jour de janvier 1877.

D. B. HIMMELMAN, J.P.

ANNEXE No. 32.

RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE D'HALIFAX, N. E., POUR L'ANNÉE
CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.BUREAU DU MAÎTRE DE HAVRE,
HALIFAX, N. E., 30 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel pour l'année finissant le 30 décembre 1876.

Je n'ai à vous signaler rien d'important dans les opérations de cette année.

Vous trouverez, annexée aux présentes, copie du tableau des recettes et dépenses de ce bureau.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
ELIJAH WOOD,
Maître de havre.

A Wm. SMITH, écr.,
Député-ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

RECETTES ET DÉPENSES du maître de havre, du 1er janvier au 31 décembre 1876.

No.	CLASSE.	Tonnage enregistré.	Honoraires perçus.
66	Vapeurs.....	77,876	290 50
4	Navires.....	3,602	20 00
33	Barques.....	17,498	112 50
3	Petites barques.....	840	6 50
6	Bricks.....	1,469	11 50
146	Brigantins.....	23,967	228 00
847	Goëlettes.....	52,638	694 50
Total des recettes.....			1,363 50
		\$	
Payé à mon aide.....		200 00	
" pour papeterie		25 00	
" dépenses de bureau, etc., etc.....		146 00	
			371 00
Balance revenant au maître de havre.....			\$992 50

ELIJAH WOOD,
Maître de havre.

Attesté devant moi, à Halifax, N.E., }
ce 30ième jour de décembre 1876. }

WM. MCKERRON,
Notaire Public.

ANNEXE No. 33.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE LUNENBURG, N.-E., POUR
L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel pour l'année expirée le 31 décembre 1876.

Les bouées en baril ont été ancrées au printemps par le capitaine Burns, et par lui remplacées cet automne par les bouées à espars. Le dragage a fait beaucoup de bien à notre havre. Le commandant du dragueur a essayé, mais en vain, de creuser la batture du port; c'est tout un rocher d'une pierre de couleur bleue. Les propriétaires et les patrons de navires qui visitent ce port sont d'avis qu'il serait prudent de placer une bouée d'espars sur les rochers de la Pointe de la Batterie. Je prends sur moi de les appuyer et de recommander qu'on en construise une à cette place l'année prochaine.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

WILLIAM BEGG,
Maitre de havre.

A l'honorable A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE No. 34.

RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE L'ANSE DE McNAIR, N.E., POUR
L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

ANSE DE McNAIR, 30 décembre 1876.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport comme maître de havre de l'Anse de McNair pour l'année expirée le 31 décembre 1876. Il m'est pénible d'annoncer que le quai construit dans ce port a beaucoup souffert de la tempête qui nous a assaillis le 9 de ce mois. L'aile droite a été complètement détruite. Ce quai rend de grands services au public en général. Je me fais aussi un devoir de constater que l'Anse de McNair devient de plus en plus importante par le trafic qui s'y fait. On compte maintenant trois gros magasins qui font des affaires sur une grande échelle, et sept autres moins considérables qui se livrent au commerce du poisson et du sel. Durant la dernière saison, nous avons eu chaque jour deux à trois navires qui sont venus se réfugier dans notre port.

RONALD McEACHEN.

A l'honorable A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Je soussigné, maître de havre de l'Anse McNair, comté d'Antigonish, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, après serment prêté, jure que tout ce qui est contenu dans le rapport ci-dessus est en tout exact et suivant la vérité.

RONALD McEACHEN,
Maître de havre.

Assermenté devant moi,
le 2ième jour de janvier 1877. }

L. McISAAC, J.P.,
pour le comté d'Antigonish.

ANNEXE No. 35.

RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE HAWKESBURY, N.-E., POUR
L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.BUREAU DU MAÎTRE DE HAVRE,
PORT D'HAWKESBURY, 31 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel pour l'année expirée le 31 décembre 1876.

Je suis heureux de vous annoncer que l'ordre a été universellement observé dans ce port, et que je n'ai rien sur quoi attirer votre attention.

Vous trouverez annexée aux présentes une copie du tableau des recettes et dépenses faites, cette année, dans mon bureau.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

DANIEL W. HENESEY,
Maître de havre.

A l'honorable A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

RECETTES et dépenses du maître de havre depuis le 1er janvier jusqu'au 31 décembre
1876.

Classe.	Nombre.	Tonnage enregistré.	Honoraires perçus.
Goëlettes	251	15,530	\$75 00
Bricks.....	25	4,535	18 50
Barques.....	8	3,758	6 50
Navires.....	1	966	.....
Vapeurs.....	26	28,036	10 00
			\$110 00
Payé pour usage d'embarcations et aides		\$14 00	
“ pour impression de reçus		0 75	14 75
			\$95 25

Je déclare qu'au meilleur de ma connaissance et croyance, le rapport ci-dessus contient la vérité dans tout son contenu.

Signé et reconnu devant moi à Hawkesbury, }
ce 6ème jour de janvier 1877. }

M. McDONALD, J.P.

D. W. HENESEY.

ANNEXE No. 36.

RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE PORT HOOD, C. B., POUR L'ANNÉE
CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

PORT HOOD, 2 janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport pour l'année 1876.—

Je partis le 15 mai dernier, avec des embarcations et plusieurs employés, pour aller mouiller les bouées à l'entrée du havre de Port Hood et à la tête du banc Judique, ouvrage qui me prit trois jours. Avant de les mettre à l'eau, je les avais réparées et peinturées à neuf.

Le 13 novembre, je me mis en route pour relever la bouée ancrée sur la batture de Judique. Mais au moment où j'étais occupé à cet ouvrage survint un coup de vent qui m'obligea de laisser filer la chaîne et de placer sur cette bouée une autre plus petite. Après beaucoup de difficultés, je parvins à débarquer à Judique. Le 27, je renouvelai mes tentatives, mais les chaînes se trouvaient entremêlées et il me fut impossible de réussir. Le 14 décembre, je me rendis encore sur les lieux, pourvu de grappins et autres appareils pour retirer les ancrs, mais l'état du temps ne me permit pas de travailler. Comme la rivière était pleine de glace, il ne me resta plus qu'à les assujétir le mieux possible, afin de pouvoir les repêcher au commencement du printemps.

Le 28 et le 29 novembre, je transportai toutes les bouées à Port Hurst et je les mis en sûreté sur l'île de Smith.

On a apporté cette année beaucoup d'améliorations au havre; les quais ont été réparés et sont maintenant pour la plupart dans un bon état.

Au mois de juillet, M. I. B. Hegan, ingénieur civil, a pris toutes les mesures nécessaires pour construire un brise-lames sur l'île, et j'espère que les travaux seront bientôt commencés.

J'ai l'honneur de vous transmettre, avec les présentes, un tableau contenant le nombre des navires qui sont entrés dans ce port, ainsi que leur tonnage.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN H. MURPHY,

Maître de havre.

WM. SMITH, écr.,

Député-Ministre de la Marine et des Pêcheries,

Ottawa.

Je, John H. Murphy, maître de havre de Port Hood, dans le comté d'Inverness, jure que ce qui est contenu dans le rapport ci-dessus est vrai et correct.

JOHN H. MURPHY,

Maître de havre.

Attesté devant moi, à Port Hood, dans le comté d'Inverness, le 2ième jour de janvier 1877.

DONALD McDONALD, J. P.

ANNEXE No. 37.

RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE MULGRAVE, POUR L'ANNÉE
CIVILE EXPIRÉE LE 31 DECEMBRE 1876.

PORT MULGRAVE, N.-E.

MONSIEUR,--J'ai l'honneur de vous transmettre mon premier rapport comme maître de havre de Mulgrave pour l'année 1876. Il y a eu une grande diminution dans le nombre des navires canadiens et américains qui sont entrés cette année dans notre port. Il faut attribuer ce fait à la pêche qui a presque complètement manqué dans le golfe St. Laurent et les îles de la Madeleine. Sur au-delà de cinq cents bâtiments qui nous visitaient les années dernières, en s'en allant à la pêche du maquereau, il n'y avait durant cette saison que soixante-cinq goëlettes qui se livraient à cette industrie des pêcheries. C'est un plaisir pour moi de faire rapport que les patrons des navires qui sont arrivés dans le port ou qui l'ont quitté m'ont payé les droits de havre sans faire la moindre objection, et de fait, je n'ai jamais rencontré la moindre opposition en percevant mes honoraires. Je n'ai rien chargé à un nombre considérable de navires qui ne sont venus mouiller dans le port que pour y chercher un abri.

Le havre de Mulgrave est un lieu de passage très fréquenté par les petits bateaux qui vont faire la pêche dans le golfe St. Laurent. Comme il est le refuge le plus sûr du détroit de Canso pendant que la glace est en marche, les navires sont obligés au printemps de venir y chercher un abri tant que le détroit n'est pas libre. Le port a perdu beaucoup de ses avantages par la vase qui s'est accumulée sur ses meilleurs points de mouillage, et il nous est très difficile de placer commodément la flotte considérable qui vient s'y réfugier chaque année.

En employant pendant quelque temps un dragueur à faire disparaître cette obstruction, on ferait de Mulgrave un excellent port de mer, et ce serait rendre un grand service aux navires de l'Île du Prince-Edouard qui ne peuvent retourner chez eux que tard dans l'automne.

Je vous envoie avec les présentes une liste des bâtiments qui ont payé ici les honoraires du maître de havre pendant l'année 1876. Le montant total que j'ai perçu pendant l'année 1876 est, comme il appert au tableau détaillé, de deux cent une piastres.

	Nombre.	Tonnage enregistré.	Honoraires perçus.
Brigantins.....	2	418	\$3.50
Barques.....	2	793	6.00
Navires.	1	966	5.00
Goëlettes.....	219	13,678	186.50
	224	15,855	\$201.00

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

ANGUS H. McDONALD,

Maître de havre.

A l'honorable A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Attesté devant moi }
ce 3ème jour de janvier 1877. }
Wm. S. WYLAC, J.P.

ANNEXE No. 38.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE PUGWASH, N.-E., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

PUGWASH, 3 janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel pour l'année 1876, ainsi qu'une liste des navires qui ont payé les droits de havre.

Avant cette année les bouées d'espars étaient retenues par une ancre. Dans les gros temps, il arrivait souvent qu'elles se déplaçaient, ce qui est arrivé principalement dans l'automne de 1875, où deux ont été perdues avec leurs ancres et leurs chaînes. Dans le cours du printemps dernier, le département d'Halifax voulut bien me fournir des barils pour remplacer les bouées et les chaînes. Je les assujétis le plus solidement possible, et je me servis pour les faire tenir en place de grosses pierres du poids d'environ 300 livres chacune. Elles ne m'ont donné aucun trouble pendant toute l'année, si ce n'est une retenue par une ancre et qui s'est déplacée deux fois. Dans mon opinion, les bouées de barils sont préférables à celles d'espars.

Le port a été visité, l'été dernier, par un grand nombre de goëlettes; mais vous pourrez voir que beaucoup d'entre elles n'ont pas payé d'honoraires ici, s'étant déjà acquittées deux fois de ce devoir avant d'arriver ici. J'ai grand besoin d'une chaloupe pour placer et relever les bouées, opération qui ne se fait pas aisément, et j'ose espérer que vous prendrez particulièrement ce fait en considération.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JAMES BENT,

Maître de havre.

A WM. SMITH, écr.,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE No. 39.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE TUSKET, N. E., POUR L'ANNÉE
CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.TUSKET, COMTÉ DE YARMOUTH,
31 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un double de la liste des navires qui sont entrés dans ce port en 1876, et sujets aux droits de havre.

Il est nécessaire que je me fasse faire, cet hiver, un bateau à fond plat et assez grand pour que je puisse m'en servir ce printemps à mouiller et replacer les bouées, et ce aussitôt que la glace nous aura quittés. La glace entraîne souvent ces bouées à des distances considérables, où il faut alors aller les chercher et les remettre en place. Le courant est très fort dans la rivière Tusket, dans certaines places, souvent sa vitesse est de six milles à l'heure, et ce, fréquemment dans le temps des grosses mers.

Il est impossible de trouver à louer une embarcation convenable; d'ailleurs, les déboursés dépasseraient l'intérêt et le coût d'une qu'on ferait construire.

Quelques-unes de ces bouées sont jusqu'à dix milles plus bas que Tusket, en plein, large et où la mer est très mauvaise, surtout lorsque la brise vient du sud.

Le prix d'une chaloupe convenable avec tous ses agrès peut être de soixante et quinze à cent piastres.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

FORMAN HATFIELD,

Maître de havre.

A WILLIAM SMITH, écri.,

Député-Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE No. 40.

RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE LA BAIE STE. MARGUERITE,
N.-E., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

BAIE STE. MARGUERITE, N.-E., 1er janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel, ainsi qu'une liste des navires qui sont entrés dans ce port et sujets aux honoraires du maître de havre. Je n'ai perçu aucuns droits de beaucoup d'entre eux, vu qu'ils avaient déjà payé à d'autre ports, ce qu'ils étaient en état de prouver par leurs reçus. Je suis heureux de vous faire rapport que nulle difficulté n'est survenue dans les opérations de cette année, et qu'il ne s'est élevé aucun sujet de plainte. De plus, les patrons des navires m'ont, en arrivant dans ce port, payé mes honoraires sans faire la moindre objection.

J'ai déterminé la place où le lest devait se déposer, et vu à ce que tous les bâtiments suivissent à la lettre les règlements du havre.

Veuillez m'en envoyer quelques copies pour distribuer aux pilotes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

PIERRE F. BOUTILLIER

Maître de havre.

A WILLIAM SMITH, écr.,

Député-Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Attesté devant moi, à la Baie Ste. Marguerite, }
ce premier jour de janvier 1877. }

GEO. DAUPHINÉE, J.-P.

ANNEXE No. 41.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE WHYCOCOMAH, N.-E., POUR
L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

WHYCOCOMAH, 2 janvier 1877.

MONSIEUR,—Je vous transmets, avec les présentes, le rapport de mes opérations pendant l'année expirée le 31 décembre 1876. Le montant des honoraires que j'ai perçus est très limité. A ce sujet, je solliciterai de votre bonté de me dire si je n'ai pas droit aux gages que mes instructions m'accordent: quand même l'argent que je retire ne s'élèverait pas au même chiffre. Je ne pense pas que ce fait se répète souvent ici. Notre port présente tous les avantages nécessaires et mérite d'attirer l'attention du public. Nous avons mis à profit toutes les ressources qu'il possédait, ressources négligées jusqu'ici et qui sont de nature à nous amener un plus grand nombre de bâtiments que durant les années précédentes. Avant ma nomination, les navires qui venaient ici, avaient l'habitude de jeter et d'entasser leur lest dans les meilleures places du havre. Je sais qu'il était grand temps de mettre fin à ces désordres qui menaçaient de détruire notre port complètement, et j'agis en conséquence. Je m'aperçois aujourd'hui que me procurer tout ce qui m'est nécessaire dans mes opérations de maître de havre, tel que le chaloupes etc., avec le seul montant que je puis réussir à percevoir, et sans traitement fixe, ne m'a rapporté que du trouble et des dépenses. J'espère que le temps n'est pas éloigné, où les produits du port dépasseront de beaucoup le montant des honoraires alloués au maître de havre.

Espérant que vous voudrez bien m'accorder un salaire proportionné aux devoirs et aux travaux qui me sont échus, je demeure

Votre obéissant serviteur,

NEIL McKINNON,
Maître de havre.

ANNEXE No. 42.

RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE YARMOUTH, N.E., POUR
L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

YARMOUTH, NOUVELLE-ÉCOSSE,

1er janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que depuis le 26 juillet 1876, date de ma nomination comme maître de havre de Yarmouth, Nouvelle-Écosse, jusqu'au 31 de décembre de la même année, les vaisseaux mentionnés dans le tableau suivant, sujets aux droits, sont entrés dans ce port. Je suis bien aise de vous dire aussi que tout s'est passé à la satisfaction générale.

Le dragueur à vapeur "Canada" nous a rendu de grands services pendant son séjour ici. Seulement, l'approfondissement du chenal, tel que le plan l'indique, va prendre un temps considérable, vu que la capacité du dragueur est très limitée, et que la place où doit être déposé ce qu'il retire est à plus de quatre milles du port. Mais l'année prochaine nous pourrions diminuer cette distance de plus d'un mille, en mouillant temporairement quelques bouées qui permettront de continuer les travaux même en temps de brume.

Les balises et les bouées sont toutes en bon ordre, excepté en amont du port. Là, elles demandent à être redressées, et quelques-unes demanderont même d'être renouvelées au printemps, le temps et les dommages causés par la glace les ont mis presque hors de service.

J'ai l'honneur d'être

Votre obéissant serviteur,

GEO. E. CANN,

Maître de havre.

A l'honorable A. J. SMITH,

Ministre de la Marine et des Pêcheries,

Ottawa.

Attesté devant moi

ce 1er jour de janvier 1877. }

NATHAN B. LEWIS, J.P.

TABLEAU indiquant le nombre de navires qui sont entrés dans le port de Yarmouth, Nouvelle-Écosse, et sujets au paiement des honoraires du maître de havre, en vertu de l'Acte 38 Vic., chap. 30:—

Classe.	Nombre.	Tonnage enregistré.	Honoraires perçus.
			\$ cts.
Navires.....	3	4,157	15 00
Barques.....	2	1,547	9 00
Bricks.....	2	489	4 00
Brigantins.....	10	1,312	14 50
Goëlettes.....	131	5,176	91 00
Montant total de navires.....	148		
Montant total de tonnage enregistré.....		12,681	
Montant total d'honoraires perçus			\$133 50

ANNEXE No. 43.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE CRAPAUD, I. P. E., POUR L'ANNÉE
CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

CRAPAUD, I. P. E., 8 janvier 1877.

MONSIEUR,—Je, soussigné, Wesley Myers, maître de havre du port de Crapaud, dans l'île susdite, fait rapport de mes opérations comme suit :

Au commencement du printemps, j'ai mouillé, chacune à sa place respective, les bouées du port Crapaud, et elles sont restées ainsi jusqu'à la clôture de la navigation. Je les ai retirées au mois de décembre et mises en sûreté.

J'ai rempli les devoirs de ma charge en conformité de l'acte et des instructions qui m'ont été données.

Je vous envoie aussi une liste des navires qui m'ont payé les droits de havre durant la saison qui vient de s'écouler, et j'ose espérer que vous la trouverez correcte.

WESLEY MYERS.

A l'honorable ALBERT J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Je, Wesley Myers, cultivateur, résidant à Crapaud, comté de Queen, I. P. E., jure, après serment prêté, que tous les faits et allégations contenus dans le rapport ci-dessus sont conformes à la vérité.

Attesté devant moi, à Crapaud, }
I. P. E., ce 8ème jour de jan- }
vier 1877. }
SOLOMON LEARD, J.P. }

ANNEXE No. 44.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE LA GRANDE RIVIÈRE, I. P. E.,
POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

GRANDE RIVIÈRE, 31 décembre 1876.

MONSIEUR,—Je vous transmets avec les présentes une liste des navires qui m'ont payé les droits de havre. Elle ne comprend pas tous les bâtiments venus dans notre port. Il y a une foule de bateaux d'un faible tonnage qui se sont rendus jusqu'ici et auxquels je ne me suis pas adressé; cela n'aurait pas payé le trouble que je me serais donné pour aller réclamer d'eux les droits du havre, s'étant tous acquittés de ce devoir aux autres ports. D'un autre côté, je n'ai pas le droit d'exiger d'honoraires des bâtiments qui se construisent ici, la loi ne les obligeant pas d'en payer.

Je mouillai les bouées à l'ouverture de la navigation, mais le 28 de mai la glace s'amassa dans le port, et je fus obligé de les retirer, mais pas assez tôt pour les empêcher de recevoir beaucoup de dommages; quelques-unes ont été même détruites. Aussitôt que le port fut libre, je les replaçai définitivement; mais le 16 de décembre, il s'éleva un gros vent et la glace les emporta toutes. Je n'en ai plus entendu parler depuis.

Votre, etc.,

RONALD S. McDONALD,
*Maitre de havre de la Grande Rivière.*A l'honorable A. J. SMITH,
Ministre de la Marine,
Ottawa.

ANNEXE No. 45.

RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE PORT MURRAY, I. P. E., POUR
L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

MONSIEUR,—Vous trouverez sous ce pli la liste des navires qui sont entrés l'année dernière dans ce port, ainsi qu'un tableau des honoraires que j'ai perçus et dont le montant, bien que peu considérable, est cependant trois fois plus que celui de l'année dernière. Cette augmentation s'explique par les nouvelles dispositions de la loi au sujet des petits navires. J'espère que ce résultat progressif se continuera l'année prochaine, vu que ce que je réussis à percevoir actuellement ne me rémunère aucunement pour le trouble que je me donne.

	Nombre.	Tonnage enregistré.	Honoraires perçus.
Goëlettes	67	2,342	\$8 50
Bricks.....	6	1,194	5 50
Total.....	73	3,536	\$14 00

WILLIAM MILLER,
Maître de havre.

A l'hon. A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Attesté devant moi, ce 10^{ième} jour de janvier 1877.
ANDREW MILLER, J. P.

ANNEXE No. 46

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE PINNETTE, I. P. E., POUR L'ANNÉE
CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

MONSIEUR,—Comme le commerce du port ne s'est fait que par des petits bâtiments partis d'ici, je ne puis vous faire rapport d'une augmentation dans les recettes. Outre cela, beaucoup de navires avaient déjà leurs reçus avant d'arriver ici. J'ai tenu continuellement le chenal bien balisé et surveillé de près la position des bouées, ce qui a eu pour effet de donner au trafic une forte impulsion. Je me permettrai de rappeler à votre souvenir que, d'après les termes de son contrat, le temps de Murchison est expiré le 20 de novembre 1876. Ce jour-là il a relevé les bouées, bien que deux bricks et six goëlettes fussent à charger dans le port, et devaient en avoir besoin pour sortir d'ici. Je plaçai temporairement quelques bouées qui leur furent d'une grande utilité, car après être sortis du port sains et saufs, plusieurs revinrent charger de nouveau et furent encore de retour avant la cloture de la navigation. Veuillez me faire savoir ce que je ferai des bouées l'année prochaine. Mon travail comme maître de havre n'est que très peu payé, comme vous le verrez par le tableau qui accompagne le présent rapport, tableau qui, au meilleur de ma connaissance, contient la vérité.

NIEL McLEOD,
Maître de havre.

Attesté devant moi, ce 10ième jour de janvier, 1877.

ALEX. WILLIAMS J. P.

ANNEXE No. 47.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE ST. PIERRE, POUR L'ANNÉE
CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

HAVRE DE ST. PIERRE, I.P.E., 2 janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport pour l'année 1876.

Aussitôt que le port fut libre de toutes glaces, je plaçai trois bouées qui y sont demeurées toute la saison. Je ne les ai retirées que cet automne. La tempête du mois de novembre 1875 a emporté une partie de notre brise-lames, qui n'a pas encore été reconstruit.

Pendant deux mois de l'été, il se rassemble dans l'intérieur ou hors du port entre vingt à trente petits bâtiments qui viennent de la Nouvelle-Ecosse pour faire la pêche ici. La moyenne de l'eau sur la barre, à marée basse, est de neuf pieds.

Il ne s'est présenté dans le cours de l'année que deux navires dont je pus exiger les droits de havre ; mais lorsque je les leur demandai à leur départ, il me fut répondu qu'ils avaient à aller à Georgetown pour compléter leur chargement, et qu'ils paieraient à ce port. De sorte que je n'ai à rendre compte d'aucun argent, n'en ayant pas reçu.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JAMES McDONALD,
Maitre de havre.

A WM. SMITH, écr.,
Député-Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Attesté devant moi, ce 3ème jour de janvier 1877.

JAMES HAGAN, J.P.

ANNEXE No. 48.

RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE SUMMERSIDE, I. P. E., POUR
L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

SUMMERSIDE, I. P. E., 31 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport pour 1876.

J'ai mouillé les bouées à leurs places respectives, et en ai pris un soin tout particulier pendant toute l'année.

J'ai aussi à vous apprendre que deux goëlettes se sont échouées dans les mois d'août et septembre sur les rochers de la pointe de McCallum. Les patrons de ces deux bâtiments m'ont donné pour raison que les bouées n'avaient pas été peinturées tel que la loi du Canada l'exigeait. Dans l'ignorance où j'étais des dispositions de la loi à cet égard, je m'en tenais aux règlements du port; ce n'est qu'après avoir placé les bouées, le printemps dernier, que je reçus de M. Mitchell les instructions nécessaires sur la nouvelle manière de les peindre. Afin de sauver les dépenses de déplacement, nous convînmes de les laisser pendant toute l'année telles qu'elles se trouvaient dans le temps.

Les capitaines de ces deux goëlettes m'ont assuré qu'il leur avait été impossible de trouver un pilote, une fois sortis du port, et je suis disposé à les croire; car depuis la mise en force des lois fédérales, il n'y a pas eu de pilotes nommés.

La goëlette " Brave " git toujours au fond du chenal, tel que je vous l'ai déjà dit. Celui qui avait entrepris de la renflouer hors n'a pas encore réussi à le faire; il doit reprendre les travaux à cet effet, aussitôt que possible à l'ouverture de la navigation.

Je prends sur moi de recommander au département de mouiller trois ancres à l'ouest du quai du chemin de fer, afin de permettre aux navires de se mettre au large du quai. Faute de n'avoir pu le faire dans les temps de gros vents, des bâtiments ont subi cet automne, et celui précédent, des dommages au montant d'à peu près trois mille piastres.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

RONALD CAMPBELL,

Maître de havre.

J'annexe aux présentes une liste des navires entrés dans le port de Summerside qui ont eu à payer les honoraires du maître de havre. Elle contient soixante et trois noms. Le montant de droits retirés a été de soixante et cinq piastres, sur lesquelles j'ai payé cinq pour cent au percepteur des douanes, à qui j'ai donné la tâche de les percevoir, vu que cela lui était plus facile qu'à moi.

Votre, etc.,

R. C.

Assermenté devant moi, ce 9ième jour de janvier 1877.

COLIN McLENNAN, J. P.

ANNEXE No. 49.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE TRACADIE, I. P.-E., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

GRANDE TRACADIE, ILE DU PRINCE EDOUARD,
30 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport des opérations du port de Tracadie pendant l'année 1876.

Après avoir fait les sondages nécessaires au commencement du printemps dernier, j'ai mouillé les bouées dans le port, en choisissant pour cela les endroits du chenal où l'eau avait plus de profondeur; elles sont demeurées en place jusqu'à ce que le havre fut rempli de glace, époque où je les retirai. Je dois aussi vous dire que les balises ont été disposées, comme à l'ordinaire; mais je pense bien qu'après cette année, nous n'en aurons plus besoin, vu que les fanaux de la tour, construite cette année serviront durant le jour comme pendant la nuit. Faute de lampes convenables, les fanaux n'ont pas été allumés cette année; mais j'espère qu'à l'ouverture de la navigation, le printemps prochain, ils pourront être utilisés.

Dans tout l'été je n'ai perçu que la somme d'une piastre pour droits de havre.

Il est aussi de mon devoir d'attirer votre attention sur le besoin qui se fait vivement sentir d'un brise-lames dans le havre. L'eau est tellement basse dans le port qu'aucun navire d'un tonnage un peu considérable ne peut se rendre jusqu'ici. Si nous avions seulement cinq pieds d'eau de plus, un grand nombre de bâtiments rechercheraient notre havre, comme place de refuge et pour venir y mouiller; mais le niveau si peu élevé de la baie, et le coude que forme le golfe à cet endroit, rendent la navigation extrêmement périlleuse, surtout pendant les gros vents du nord qui nous visitent si souvent durant l'été. Ne pouvant trouver un abri dans notre port, les navires ont complètement cessé de venir ici.

J'ai l'honneur d'être,
Votre obéissant serviteur,

HUGH CAMPBELL,
Maitre de havre.

A l'honorable ALBERT J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries
pour le Canada.

Je, Hugh Campbell, cultivateur, de Tracadie, dans le comté de Queen, Ile du Prince Edouard, jure que tous les faits et allégations contenus dans le rapport ci-dessus sont conformes à la vérité.

HUGH CAMPBELL.

Attesté devant moi, à Charlottetown, Ile }
du Prince-Edouard, ce 8me jour de jan- }
vier, A.D., 1877.

H. F. CALLBECK, J.P.
pour le comté de Queen.

ANNEXE No. 50.

RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE SUMMERSIDE, POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

MONSIEUR,—Vous trouverez ci-dessus la liste des navires qui sont entrés dans ce port et qui ont payé les droits de havre. Les quatre cinquièmes de ceux qui arrivent ici ne me rapportent rien, ayant déjà leurs reçus; aussi mes recettes sont elles peu considérables. Je suis obligé de descendre la rivière tout près de trois milles à la rame, pour atteindre les quais qui s'y trouvent, ce qui prend une grande partie de mon temps. Si mon travail et les fatigues que je me donne ne sont pas plus rémunérés qu'ils l'ont été jusqu'à présent, il m'est impossible de continuer à remplir, comme ils devraient l'être, mes devoirs de maître de havre. Nous avons eu, pendant à peu près six semaines, le dragueur à vapeur *Prince Edouard* pour faire disparaître du chenal les bancs de sable qui y avaient été laissés dans l'automne de 1874. Il nous a pleinement satisfait, et amélioré considérablement la condition de notre port. Nous comptons maintenant, aux marées du printemps, quinze pieds d'eau, aux places les moins profondes du chenal. Le commerce du port va grandement s'en ressentir.

Je dois aussi attirer votre attention sur le fait que les cultivateurs vont vouloir encore cette année prendre de la terre sur le bord du chenal qui vient d'être dragué. Je vais être obligé de protéger cette partie en y plantant des pieux; sans cela ils vont sans doute causer des dommages, tel que c'est arrivé l'hiver dernier. J'en ai déjà parlé à notre agent, M. Mitchell (de Charlottetown), qui m'a dit de prendre les mesures nécessaires et de vous faire ensuite rapport. Je vous demande donc respectueusement de me donner vos instructions à ce sujet.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JOHN FURNESS,
Maître de havre.

A l'hon. A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE No. 51.

TABLEAU indiquant les noms des ports proclamés en vertu des actes fédéraux, 36 Vict., chap. 9 ; 37 Vict., chap. 34 ; et 38 Vict., chap. 30, pour la nomination des maîtres de havre ; les noms des maîtres de havre nommés en vertu des actes cités, et des actes 35 Vict., chap. 42, et 36 Vict., chaps. 12 et 63 ; la date de la nomination des maîtres de havre ; le montant que le salaire de chacun d'eux ne doit pas excéder, et le montant des droits perçus par chacun pendant l'année civile expirée le 31 décembre 1876, avec l'excédant, s'il y en a, qui a été porté au crédit du receveur-général.

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de havre.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que le salaire ne doit pas excéder.	Montant perçu en 1876.	Montant payé au recev.-général.
				\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Goderich	28 avril 1876..	Thomas Dancey.....	22 avril 1876....	300 00	283 00	.....
Southampton ...	23 sept. 1875..	David Cascaden	13 sept. 1875....	100 00	12 00	.....

PROVINCE DE QUÉBEC.

Gaspé	25 sept. 1874....	Joseph Eden	22 sept. 1874....	500 00	129 00	.....
St. Jean.....	} Dans le havre à { Montreal.	Julien Napoléon Bourassa ..	21 juillet 1876..	400 00	297 50	.....
Sorel.....		Pierre Bellefeuille	20 avril 1875..	300 00	510 00	210 00
Trois Rivières....		Uldoric Frédéric Langlois.	14 juin 1875..	300 00	357 00	57 00

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Bathurst	30 mai 1873....	Peter J. Hachey	12 déc. 1874....	200 00	47 50	.....
Baie Verte	30 mai 1873....	Pas de nomination.....	.....	.....	.....	.....
Bonctouche.....	30 mai 1873....	John Keswick	20 avril 1876....	100 00	40 50	.....
Campbelltown...	30 mai 1873....	William Mott	9 juillet 1873..	200 00	3 50	.....
Campobello	30 mai 1873....	John Benjamin Beatty	7 juillet 1873..	100 00	13 00	.....
Caraquette	30 mai 1873....	Gervais Basil Paulin.....	30 avril 1874..	150 00	43 00	.....
Chatham	30 mai 1873....	William Johnston	7 juillet 1873..	300 00	754 00	454 00
Cocagne	30 mai 1873....	John Brooks	7 juillet 1873..	100 00	16 50	.....
Dalhousie	30 mai 1873....	John Urquhart Campbell ..	8 juillet 1874..	200 00	103 00	.....
Dorchester	30 mai 1873....	Joshua King	9 juillet 1875..	260 00	52 00	.....
Frédéricton	30 mai 1873....	Pas de nomination.....	.....	.....	.....	.....
Grand Manan....	18 sept. 1876..	James A. Pettis	18 sept. 1876..	100 00	.....	.....
Grand Shemogue	17 mai 1875....	John Avard	10 mai 1875..	100 00	4 50	.....
Harvey.....	30 mai 1873....	Joseph McAlmon	10 avril 1875..	100 00	11 50	.....
Hillsborough	30 mai 1873....	Nehemiah Bennett	30 avril 1874..	150 00	32 50	.....
Récif de St. Stephens	30 mai 1873....	Charles Young	22 avril 1876..	100 00	11 00	.....
Moncton	30 mai 1873....	Pas de nomination.....	.....	.....	.....	.....
Musquash	26 mars 1874..	Samuel Hayward	26 mars 1874..	100 00	44 00	.....
Newcastle	30 mai 1873....	John Niven	7 juillet 1873..	300 00	192 50	.....
North Joggins...	30 mai 1873....	Pas de nomination.....	.....	.....	.....	.....
Richibouctou...	30 mai 1873....	James Alexander Jardine....	11 mai 1874....	200 00	149 00	.....
Rockland	30 mai 1873....	Pas de nomination.....	.....	.....	.....	.....
Sackville	30 mai 1873....	Pas de nomination.....	.....	.....	.....	.....

TABLEAU indiquant les noms des ports proclamés en vertu des actes fédéraux, etc.—*Suite*.PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Suite*.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de havre.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que le salaire ne doit pas excéder.	Montant perçu en 1876.	Montant payé au recev.-général.
				\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
St. André.....	30 mai 1873....	John Balson.....	7 juillet 1873..	100 00	44 50	.....
St. George.....	30 mai 1873....	James Dick	7 juillet 1873..	100 00	42 00	.....
St. Martin	14 mai 1874....	Joseph Carson	14 mai 1874..	100 00	6 00	.....
Shédiac.....	30 mai 1873....	Alexander McQueen	19 mai 1876..	300 00	301 00	1 00
Shippegan.....	30 mai 1873....	Peter DeGrace	1er juin 1876..	100 00	6 00	.....
Tracadie	17 mai 1875....	Vital Arceno	9 juillet 1875..	100 00	5 00	.....

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Annapolis	12 mars 1875..	Jacob Troop Starratt	25 février 1875..	200 00	49 00	.....
Baddeck	23 sept. 1875..	Stephen Atwater	15 sept. 1875..	100 00	7 50	.....
Rivière à l'Ours..	25 sept. 1874..	William Fenwick Hennigar	22 sept. 1874..	400 00	38 00	.....
Bridgewater	6 mai 1874....	Joseph Robins Wyman	6 mai 1874....	100 00	81 00	.....
Bras d'Or, y compris New Campbelltown	6 mai 1874....	Francis Dunlap	6 mai 1874....	200 00	5 00	.....
Cap Canso	6 juin 1876..	William Walsh	6 juin 1876..	100 00	1 50	.....
Cheticamp	20 avril 1876..	Fulgence Aucoin	15 avril 1876..	100 00	3 50	.....
Anse Getson	12 mars 1875..	George Henry Zwicker	25 février 1875..	300 00	83 50	.....
Halifax.....	Pas de proclamation requise par acte.	Elijah Wood	7 oct. 1872..	1600 00	1424 00	.....
B. aux Sauvages..	25 oct. 1876..	Matthew Dripps McKenzie ..	25 oct. 1876..	150 00	.....	.....
Pet. B. des Glacs	3 août 1874....	Henry Mitchell	23 juillet 1874..	200 00	162 00	.....
Lunenburg	3 déc. 1875..	William Henry Begg.....	3 déc. 1875..	150 00	69 00	.....
Anse McNair	12 mars 1875..	Ronald McEachen	8 mars 1875..	150 00	5 50	.....
Baie Marguerite..	16 juillet 1875..	Peter Francis Boutillier	9 juillet 1875..	100 00	26 50	.....
Havre de Neil.....	28 avril 1876..	Angus Buchanan	11 avril 1876..	100 00	1 00	.....
North Sydney	9 avril 1874..	George Bennett Ingraham ..	9 avril 1874..	500 00	430 00	.....
Anse No'd-ouest, Anse Coleman, et havre Aspotogan.	29 déc. 1876..	William Murphy.....	29 déc. 1876..	200 00	.....	.....
Parrsborough.....	22 oct. 1873..	Edward Walter Beaty	22 oct. 1873..	100 00	6 50	.....
Pictou	Pas de proclamation requise par acte.	John Gunn	14 août 1875..	400 00	1500 00	.....
Havre Plaster....	6 mai 1874....	Donald Fraser.....	6 mai 1874....	200 00	17 00	.....
Pt. Hawkesbury..	16 juillet 1875..	Daniel Henesey	9 juillet 1875..	200 00	110 00	.....
Port Hood	16 juillet 1875..	John Murphy, jun.	9 juillet 1875..	200 00	32 00	.....
Port Mulgrave....	8 mars 1876..	Angus H. McDonald	23 mars 1876..	200 00	.....	.....
Pugwash	22 oct. 1873..	James Bent	22 oct. 1873..	100 00	63 00	.....
Sheet Harbour... 14	mai 1874....	William Hall	14 mai 1874..	150 00	18 00	.....
Tusket	18 mars 1875..	Forman Hatfield.....	1 mars 1875..	100 00	22 50	.....
Wallace	22 oct. 1873..	William McNab	22 oct. 1873..	100 00	6 50	.....
Windsor	24 sept. 1874..	James Smith Wiley	22 sept. 1874..	400 00	253 00	.....
Whycocomah	29 oct. 1875..	Neil McKinnon	8 oct. 1875..	100 00	10 50	.....
Yamouth	18 mars 1875..	George Edward Cann	21 juillet 1876..	250 00	193 50	.....

TABLEAU indiquant les ports proclamés en vertu des acts fédéraux, etc.—*Suite*.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de havre.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que le salaire ne doit pas excéder.	Montant perçu en 1876.	Montant payé au receveur-général.
Baie Fortune	10 avril 1875....	William R. Dingwell	10 avril 1875....	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Pont Cardigan....	15 juillet 1874....	George Alley	4 nov. 1874....	200 00	1 00	.....
Cascumpec	15 juillet 1874....	George Wells	17 juin 1874....	200 00	rapp.	.....
Charlottetown ..	do do	William White	17 do 1874....	400 00	136 50	.....
Crapaud	do do	Wesley Meyers	17 do 1874....	200 00	23 00	.....
Baie Egmont....	do do	Alexander McArthur	17 do 1874....	200 00	Pas de	.....
Georgetown	15 juillet 1874....	John Bradshaw Howlett ..	17 juin 1874....	200 00	rapp.	.....
Grande Rivière....	10 avril 1875....	Ronald S. McDonald.....	10 avril 1875....	200 00	84 00	.....
Malpèque.....	10 juillet 1874....	Vacant .....	.....	.....	4 00	.....
Pont Montagu ..	15 do 1874....	Daniel C Campbell	17 juin 1874....	200 00	17 00	.....
Pont Murray.....	15 do 1874....	William Millar	17 do 1874....	200 00	4 00	.....
New London	15 do 1874....	George Mackenzie	17 do 1874....	200 00	6 00	.....
North Pinette ..	15 do 1874....	Niel McLeod	17 do 1874....	200 00	8 50	.....
Port Hill	15 do 1874....	James Ellis	17 do 1874....	200 00	7 00	.....
Baie Rollo.....	10 avril 1875....	Charles Deagle.....	10 avril 1875....	200 00	.....	.....
Rustico	17 mai 1875....	William McNeill, fils.....	5 mai 1875....	200 00	Pas de	.....
Baie St. Pierre....	10 avril 1875....	James McDonald	10 avril 1875....	200 00	rapp.	.....
Souris	10 do 1875....	Alexander Halloran	10 avril 1875....	200 00	.....	.....
Summerside	15 do 1874....	Ronald Campbell.....	17 juin 1874....	200 00	65 00	.....
Tracadie	17 mai 1875....	Hugh Campbell	5 mai 1875	200 00	1 00	.....
Pont de la rivière Vernon..	19 juillet 1874....	John Furness	17 juin 1874....	200 00	12 50	.....
Rivière Ouest....	17 mai 1875....	Ewan McMillan	5 mai 1875....	200 00	.....	.....

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Lurrard Inlet....	4 déc. 1876....	Isaac Johns	4 déc. 1876....	400 00	.....	.....
Nanaimo	10 avril 1875....	Thomas Eric Peck.....	25 avril 1876....	500 00	275 00	.....
Victoria et Esquimalt....	20 mars 1875....	Jeremiah Nagle	8 mars 1875....	600 00	636 50	.....

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

OTTAWA,

1er janvier 1877.

ANNEXE No. 52

TABLEAU des recettes et dépenses pour améliorations de havre, aux ports ci-après mentionnés, où des droits de tonnage ont été imposés par proclamation, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

PERCEPTIONS DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC.

	No. de tonneaux.	\$ cts.	\$ cts.
Havre aux Maisons	934	93 40	
Amherst.....	4,348	434 80	
Cap Chatte, Gaspé.....	204	20 40	
			548 00

PERCEPTIONS DANS LA PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Richibouctou.....	20,602	2,060 20	
Bathurst	9,720	972 00	
			3,032 20
			3,580 80

Dépenses pour améliorations de havre, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

Richibouctou, N.-B., pour construction du brise-lames..... \$10,852 42

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

OTTAWA,

1er janvier 1877.

ANNEXE No. 53.

RAPPORT SUR LE DISTRICT DE PILOTAGE DE MONTRÉAL, PENDANT L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

25 janvier 1877.

MONSIEUR,—Conformément aux dispositions de la 24^{me} section de l'acte concernant le pilotage, et au désir des Commissaires du Havre de Montréal, j'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, les statistiques suivantes pour l'année expirée le 31 décembre 1876.

Aucune commission de pilote n'a été accordée dans ce district, en 1876.

NOM ET AGE de chaque pilote ayant reçu l'autorisation des Commissaires du Havre de Montréal:—

Nom.	Age.	Services.	Nom.	Age.	Services.
Onésime Naud	72	} de Zéphirin Mayrand P. Marcel Mathieu..... François A. Mayrand..... Joseph Leveillé..... Hector Hamelin..... Joseph Dussereau..... Léandre Mayrand..... Zéphirin Bouillé..... Placide Gallardet..... Joseph Barnabé dit Lafrenière Cyrille Belisle..... Adolph Lise..... G. Raymond..... Eusèbe Toupin..... Augustin Rand..... Hubert A. Belisle..... Athanase Dufresne..... Jean B. Dorval..... Louis N. Bouillé..... Edouard Naud.....	Pierre Gagnon	48	} de Onésime Naud Joseph O'Hamelin..... Joseph Chamondet..... Louis A. Bouillé..... Prudet Beaudet..... Elzéar Belisle..... George Belisle Joseph Pleau..... Célestin Brunet Louis Belisle..... Damas Caien..... Ulric Groleau..... Alfred Frénette Alfred St. Amand..... Phillipe Belanger..... Victor Gagnon..... Narcisse Perrault..... Treflé Toupin..... Cléophas Auger.....
	68			35	
	56			42	
	56			35	
	58			36	
	58			34	
	68			41	
	53			36	
	47			38	
	60			33	
	65			30	
	48			35	
	46			28	
	46			36	
	51			32	
	49			37	
	45			57	
	42			38	
	44			28	
	49			29	
	33				

NOM ET AGE de chaque apprenti servant avec l'autorisation des Commissaires du Havre de Montréal:—

Nom.	Age.	Nom.	Age.
Ferdinand Pilote.....	33	Aubert Raymond.....	21
Joseph Toupin	22	Nestor Arcand.....	19
Alexis Gauthier	27	Gédéon Groleau.....	23
Léon Croteau	35	Wilbrod Gauthier.....	23
Treflé Gosselin.....	34	Nere Belisle	23
Jean Arcand.....	22	Louis N. Bouillé.....	26
Alphonse Cossette.....	26	Louis Mayrand.....	28
Deleve Nault.....	22	Hubert Perrault.....	28
Norbert Arcand.....	22	Odilon Protelance	24
Ulric Toupin.....	21	Laurent Gauthier.....	26

Il est arrivé plusieurs accidents dans le cours de l'année dernière, mais il n'y en eut pas un seul qui fût d'un caractère grave. Chaque cas soumis aux commissaires a été soigneusement examiné, mais ils n'ont pas trouvé matière à condamnation contre les pilotes contre lesquels les plaintes étaient dirigées.

Dans la nuit du 13 juin, le navire *Polino* frappa et coula à fond une barge dont on ne put découvrir le nom. Il n'y eut aucune perte de vie, et personne ne fut accusé.

Le 26 juillet, le navire *Stelors*, capitaine Bradley, et sous la charge du pilote Alfred St. Armand, toucha plusieurs fois en se rendant à Québec, surtout au Cap à la Roche. A son arrivée ici, le capitaine Bradley logea une plainte contre le pilote, l'accusant d'incompétence. Les commissaires firent une enquête sur ce cas, ainsi que sur celui du navire *Colombo*, capitaine Tate, qui avait échoué le 27 septembre dans des circonstances semblables pendant qu'il était piloté par Hector Hamelin. Après avoir entendu des témoins des deux côtés, les commissaires, de concert avec l'ingénieur en chef, d'autres officiers de la commission, et les deux pilotes, se rendirent au Cap à la Roche où ils firent faire des sondages et entendirent d'autres témoignages. Vu l'absence des plaignants, les commissaires n'ont pu clôturer leur enquête. Il est probable, cependant, que ces navires auront touché sur des cailloux, entraînés par la glace sur les bords du chenal, comme l'affirment les pilotes. Si tel est le cas, les dragueurs ont complètement fait disparaître ces obstructions.

Le 15 août, comme le navire *Circassian* sortait du port, il aborda le vapeur *Berthier*; heureusement que les dommages qui en résultèrent furent de peu d'importance.

Le même jour, la barque norvégienne *Swift* essaya de changer de place dans le port, mais le vent qui soufflait très fort la rejeta sur les battures de l'île Ste. Hélène d'où elle ne fut retirée qu'après beaucoup de difficultés.

Le 30 août, le navire *Lake Ontario* aborda le vapeur *Canadien*, qui remorquait un radeau, et lui fit beaucoup de dommages. Les propriétaires des navires en vinrent à un arrangement avec ceux du vapeur et réglèrent l'affaire moyennant la somme de \$1,000.

Le 3 novembre, le navire *Québec* donna contre le remorqueur *C. J. Brydges*, qui remorquait des barges dans le courant Ste. Marie, et en coula une à fond. On a prétendu que la faute retombait sur le capitaine du remorqueur, qui avait essayé de traverser en avant du navire.

Les commissaires éprouvent toujours beaucoup de difficulté à conduire une enquête à bonne fin, vu qu'il leur est presque impossible d'avoir toutes les parties intéressées présentes à la fois, surtout quand il y a des navires en cause, leur séjour étant généralement de si courte durée.

Je dois aussi mentionner qu'un des pilotes, David Mathieu, est mort le 13 juillet dernier.

En conformité de la section 36 de l'Acte concernant le pilotage de 1873, deux pilotes, Zéphirin Mayrand, âgé de 68, et Joseph Dussereau, âgé de 68, ont obtenu leurs certificats pour une année.

Il y a 44 pilotes qui font actuellement le service.

Echelle des prix de pilotage maintenant en force dans le district de pilotage de Montréal :

Pilotage de navires remorqués par un vapeur, pour chaque pied de tirant d'eau, en remontant et descendant le fleuve	\$2 00
Pilotage d'un navire mu par la vapeur, pour chaque pied de tirant d'eau, en remontant ou descendant le fleuve :....	2 50
Pilotage de navires à voiles, par pied, en montant	4 20
“ “ “ en descendant.....	2 80

Remorquage d'un navire d'un quai à un autre dans le havre de

Montréal ou depuis le pied du courant jusque dans le port 5 00

Le montant de la commission de 5 pour cent pris sur le gain des pilotes a rapporté \$1,737.43, d'où on peut voir que le montant en gros des recettes des pilotes a été de \$34,740. Il faut ajouter à cette somme \$1,644.58, étant l'intérêt produit par des placements : ce qui donne un total de \$2,382.01.

Les dépenses, c'est-à-dire pensions aux pilotes vieux et infirmes, ainsi qu'aux veuves des pilotes décédés, ont été de \$1,245.00.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

H. H. WHITNEY,
Secrétaire de la Commission du Havre.

A W. M. SMITH, écr.,
Député Ministre de la Marine, etc.,
Ottawa.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL, ,
BUREAU DU SECRÉTAIRE
MONTRÉAL, 27 février 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date du 21 courant, me demandant certains renseignements au sujet du pilotage dans le district de Montréal.

En réponse, je vous dirai que depuis que la Maison de la Trinité a cessé d'exister et que tout ce qui y avait rapport a été transféré à la Commission, rien n'a été pris sur le fonds des pilotes pour payer le secrétaire, non plus que les pilotes eux-mêmes, qui ont toujours reçu leurs honoraires à mesure qu'ils les gagnaient, moins cependant les cinq pour cent placés au crédit du "fonds des pilotes infirmes" pour les pilotes devenus vieux et infirmes ou les veuves des pilotes décédés.

Ce qui suit est un relevé de l'actif du fonds des pilotes jusqu'au 1er janvier 1877 :

Bons du havre de Montréal portant 6½ pour cent d'intérêt.....	\$21,000 00
" de l'aqueduc " " 6 "	2,000 00
Effets fédéraux " " 6 "	1,620 00
Montant déposé à la banque d'Epargnes de la Cité et du District de Montréal, portant 5 pour cent d'intérêt.....	\$4,079 20
Montant entre les mains du trésorier.....	17 66
	----- 4,096 86
Total	\$28,716 86

J'ai l'honneur de vous transmettre avec les présentes copie de nos règlements. Les articles, à partir de 72 jusqu'à 91 inclusivement, ont trait au pilotage ; l'article 128 contient le tarif actuellement en force, mais que les Commissaires se proposent d'amender, comme vous l'avez déjà sans doute appris.

Je suis, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

H. D. WHITNEY,
Sous-secrétaire.

W. M. SMITH, écr.,
Député Ministre de la Marine, etc.,
Ottawa.

ANNEXE No. 64.

PILOTES LAMANEURS autorisés à servir pour et en aval du havre de Québec, par ordre d'ancienneté, avec leurs numéros distinctifs, dont ils sont obligés de se pourvoir auprès du secrétaire-trésorier de la Commission du Havre de Québec, sous peine d'une amende de £10 courant.

No.	Noms.	Age.	Résidence.
1	Edouard Petitgrew.....	72	Ile Verte.
2	Alexis Delisle.....	67	St. Jean, Orléans.
3	Joseph Pépin.....	68	do do
4	Jean Bourget.....	69	Notre-Dame, Lévis.
5	Frs. Jos. Pouliot.....	70	Kimouski.
6	Frédéric Bernier.....	73	Québec.
7	Charles Nolet.....	69	do
8	Ives Silvestre.....	68	do
9	Maximilien Caron.....	68	do
10	Ls. Jos. Lavoie.....	67	Notre-Dame, Lévis.
11	Thomas Couillard Després.....	67	Bienville do
12	Vital Chamberland.....	66	Laizon do
13	Laurent Tremblay.....	67	Bienville do
14	Dominique Girard.....	63	Ile Verte.
15	Edward Marcoux.....	70	Ste. Pétronille, Orléans.
16	Charles Pouliot.....	63	St. Laurent, do
17	Thomas Simard.....	63	Québec.
18	Jean-Bapt. Turgeon.....	65	do
19	Jean Audit dit Lapointe.....	64	St. Michel, Bell.
20	Edouard Antil dit St. Jean.....	62	Québec.
21	George Sansterre.....	66	St. Michel, Bell.
22	Laurent Larochelle.....	65	do do
23	Frs.-Xav. Pépin dit Lachance.....	62	St. Jean, Orléans.
24	Paul Gautron dit Larochelle.....	65	St. Michel, Bell.
25	Charles Bernier.....	63	Cap St. Ignace.
26	Régis Ménard.....	62	St. Valier.
27	George Laplante.....	64	Québec.
28	Jean Dufresne.....	62	do
29	Jean Pouliot.....	63	St. Jean, Orléans.
30	Frs. Vézina.....	63	Québec.
31	Hélie Normand.....	62	do
32	Alexandre Vaillancourt.....	68	St. Laurent, Orléans.
33	Hilarie Raymond.....	64	Kamouraska.
34	Jean Frs. Lamarre.....	64	St. Valier.
35	Hilarie Jovin.....	61	Ste. Luce, Rimouski.
36	Jean-Bte. Bernier.....	62	L'Islet.
37	Pierre Peltier.....	66	St. Michel, Bell.
38	Frs. Thivierge.....	62	Québec, St. Sauveur.
39	Joseph Pouliot, 1er.....	55	St. Jean, Orléans.
40	Marcel LeBel.....	64	Kamouraska.
41	Jacques Tremblay.....	69	St. Jean, Orléans.
42	Jean Dugas.....	61	Québec.
43	Cyprien Raymond.....	59	do
44	Damien Boulanger.....	63	do
45	Wm. Russell.....	60	do
46	Louis Laprise.....	61	do

PILOTES autorisés à servir pour et en aval du havre de Québec, etc.—*Suite.*

No.	Noms.	Age.	Résidence.
47	Pierre Pepin.....	62	St. Jean, Orléans.
48	Charles Dumas.....	61	Ile Verte.
49	Louis Cottin Dugal.....	67	St. Michel, Bell.
50	Edouard Genest.....	60	Ste. Petronille, Orléans.
51	Pierre Lapierre.....	60	Notre-Dame, Lévis.
52	Anselme Marmen.....	61	Québec.
53	Magloire Délisle.....	61	Ile Verte.
54	Jean-Bapt. Talbot, 1er.....	60	Berthier.
55	Frs.-Xav. Délisle, 1er.....	59	St. Jean, Orléans.
56	Joseph Dick.....	58	do do
57	Frs. Noël.....	67	Ste. Pétronille, Orléans.
58	Paul Langlois.....	62	Ste. Agathe.
59	Marcel Côté.....	62	Ile Verte.
60	George Audet dit Lapointe.....	57	Lauzon, Lévis.
61	Gabriel Lachance.....	58	St. Jean, Orléans.
62	Isaïe Marticotte.....	57	Québec.
63	François Dallaire.....	60	St. Laurent, Orléans.
64	Laurent Godbout, 1er.....	60	Québec, St. Sauveur.
65	Pierre Roy.....	62	do do
66	Clovis Antil.....	57	St. Jean Port Joli.
67	Pierre Ruelland.....	60	St. Michel, Bell.
68	Hubert Dumas.....	58	Trois-Pistoles.
69	Damase Babin.....	60	St. Jean-Port-Joli.
70	Jos Boucher dit Morency.....	60	Québec.
71	Maurice Pepin dit Lachance.....	64	do
72	David Bouffard.....	58	St. Laurent, Orléans.
73	Pierre Curodeau.....	55	do do
74	Edouard Labrègue.....	57	do do
75	Bart. Pepin dit Lachance, 1er.....	56	St. Jean do
76	Antoine Lapointe.....	56	Québec, St. Sauveur.
77	Jean Chassé.....	61	Cacouna.
78	Narcisse Forgues.....	56	Lauzon, Lévis.
79	Frs. Dumas.....	59	Ile Verte.
80	Dominique Verreault.....	57	Méchin.
81	Michel Guénard.....	54	Notre-Dame, Lévis.
82	Jean Coulombe.....	56	St. Laurent, Orléans.
83	Thomas Connel.....	54	Québec.
84	Alexis Vézina.....	59	Ile aux Grues.
85	Gilbert Baillargeon.....	55	Ste. Pétronille, Orléans.
86	Jean Giroux.....	55	Notre-Dame, Lévis.
87	Jos. Phil. Couillard.....	56	Québec.
88	Nicholas Fortin.....	54	do
89	Magloire Mercier.....	61	do
90	Louis Olivier Leclerc.....	63	St. Michel, Bell.
91	Pierre Gourdeau.....	60	Ste. Pétronille, Orléans.
92	Jean-Bapt. Tremblay, 1er.....	61	Québec.
93	Julien Dion.....	58	Ile Verte.
94	Pierre Lemieux.....	53	Québec.
95	Edouard Rousseau.....	62	Trois-Pistoles.
96	Louis Fontaine.....	57	Notre-Dame Aux., Buckland.
97	Abraham Couillard Després.....	62	St. Michel, Bell.
98	Frs. Godreau.....	54	Cap. St. Ignace.
99	Jérémie Dufresne.....	59	Québec, St. Sauveur.
100	Joseph Blouin.....	63	do
101	Antoine Gobeil.....	49	St. Jean, Orléans.
102	Pierre Fontaine.....	49	do do
103	Joseph Lavoie.....	63	Ste. Luce, Rimouski.
104	Victor Demers.....	52	Lauzon, Lévis.
105	Joseph Plante.....	47	Baie St. Paul.
106	Louis Thivierge.....	48	St. Jean, Orléans.

PILOTES autorisés à servir pour et en aval du havre de Québec, etc.—*Suite.*

No.	Noms.	Age.	Résidence.
107	Charles Francis Brown.....	49	Québec.
108	Paul Paquet.....	56	St. Jean, Orléans.
109	Joseph Pouliot, 2nd.....	50	do do
100	George Normand.....	47	Ile aux Grues.
111	David Damour.....	45	Trois-Pistoles.
112	Charles Vézina.....	43	St. Michel, Bell.
113	Ovide Dick.....	46	Québec.
114	Michel Nil Asselin.....	47	St. Michel, Bell.
115	Numa Lachance.....	43	do do
116	Annibal Paquet.....	42	Québec.
117	Joseph Gravel.....	48	do
118	Auguste Couillard Després.....	41	Bienville, Lévis.
119	Eustache Doiron.....	44	Lauzon do
120	Jean-Bapt. Pouliot.....	36	St. Jean, Orléans.
121	Jean Gobeil.....	36	do do
122	Joseph Paquet.....	41	do do
123	Louis Edmond Morin.....	39	Québec.
124	Moise Lachance.....	40	St. Jean, Orléans.
125	Joseph S. Brown.....	43	Québec.
126	Hubert Raymond.....	38	St. Jean, Orléans.
127	Achille Damour.....	38	Trois-Pistoles.
128	Cyrille Lapointe.....	38	St. Laurent, Orléans.
129	Joseph Pouliot, 3ème.....	34	St. Jean do
130	Edmond Larochelle.....	34	St. Michel, Bell.
131	Amable Fournier.....	66	St. Laurent, Orléans.
132	Ant. Thomas Chouinard.....	43	Pointe-aux-Pères.
133	Siméon Plante.....	42	Québec.
134	Laurent Godbout, 2nd.....	34	St. Jean, Orléans.
135	Pierre S. Laprise.....	34	Ste. Pétronille, Orléans.
136	Adelme Pouliot.....	38	St. Laurent do
137	Bart. Pepin dit Lachance, 2nd.....	32	St. Jean do
138	Frs.-Délisle, 2nd.....	32	St. Romuald.
139	Jos. Pepin dit Lachance.....	43	Québec.
140	Damien Eugène Boulanger.....	34	Lauzon, Lévis.
141	Cyprien Langlois.....	33	St. Jean, Orléans.
142	Jean Délisle.....	32	do do
143	Nazaire Curodeau.....	30	Québec.
144	Charles Normand.....	31	do
145	Napoléon Rioux.....	32	Ste. Pétronille, Orléans.
146	Jean-Bte. Tremblay, 2nd.....	34	Québec.
147	Ray. Baquet dit Lamontagne.....	32	St. Michel, Bell.
148	Frs.-Xav. Lamarre.....	31	St. Valier.
149	Moise Pouliot.....	29	St. Jean, Orléans.
150	Paul Gobeil.....	31	do do
151	Chs. Alarie Raymond.....	29	Québec.
152	Victor Vézina.....	32	do
153	Louis Honorius Lachance.....	39	St. Michel, Bell.
154	L. B. O. Gautron dit Larochelle.....	31	do do
155	Chas. Hermie <i>alias</i> A. Bernier.....	32	do do
156	Louis Robert Demers.....	31	St. André.
157	Vital Ephrem Chamberland.....	37	Lauzon, Lévis.
158	Joseph G. Dupil.....	30	Ste. Pétronille, Orléans.
159	Chas. Edouard Nolet.....	29	Québec.
160	Jean-Bte. Talbot, 2nd.....	32	Berthier.
161	Louis Fortunat Lavoie.....	32	Ste. Luce de Rimouski.
162	Joseph Fortier.....	33	St. Jean, Orléans.
163	Nestor Lachance.....	32	do do
164	Cyrille Audet dit Lapointe.....	32	St. Michel, Bell.
165	Edouard Turgeon.....	31	St. Jean, Orléans.
166	Joseph Lapointe.....	34	St. Laurent do
167	Léandre Raymond.....	29	St. Jean do

PILOTES autorisés à servir pour et en aval du havre de Québec, etc.—*Fin.*

No.	Noms.	Age.	Résidence.
168	Pierre Pépin dit Lachance.....	28	Ste. Anne Lapocatière.
169	Théophile Gourdeau.....	33	Ste. Pétronille, Orléans.
170	Isiode Noël.....	27	St. Jean do
171	Jean Evariste Adam.....	33	L'Islet.
172	Alfred Larochelle.....	27	Notre-Dame, Lévis.
173	Théophile Corriveau.....	30	Québec, St. Sauveur.
174	Elzéar Godbout.....	29	do do
175	George Couillard Després.....	29	Bienville, Lévis.
176	Pierre Gobeil.....	29	St. Jean, Orléans.
177	Thos. Alfred Antil.....	27	L'Islet.
178	Théodule Pépin dit Lachance.....	32	Québec.
179	Achille Treffée Simard.....	31	Rivière-du-Loup.
180	Jean-Bte. Patonie.....	26	Bienville, Lévis.
181	Narcisse Lavoie.....	28	Ste. Luce de Rimouski.
182	Alfred Turgeon.....	25	St. John, Orléans.
183	Joseph Emilio Couillard.....	26	Québec.
184	Louis Albert Royer.....	32	St. Jean, Orléans.
185	Adélard Sansterre.....	27	St. Michel, Bell.
186	Onézime Noël.....	25	St. Jean, Orléans.
187	Napoléon Baillargeon.....	27	Ste. Pétronille, Orléans.
188	David F. Pelletier.....	25	Lauzon, Lévis.
189	Joseph Frs.-Xav. Bernier.....	25	L'Islet.
190	Frs.-Xav. Demeule.....	25	St. Jean, Orléans.
191	Louis Honoré Lapierre.....	27	Notre-Dame, Lévis.
192	Joseph Eugène Lachance.....	23	St. Jean, Lévis.

ECHELLE des pensions allouées aux pilotes, en temps de maladie, ou aux veuves des pilotes décédés, telle qu'elle a été fixée par une résolution de la Maison de la Trinité de Québec, en date du 31 janvier 1860:—

A tout pilote ayant servi comme tel, moins de dix ans.....	£10
do do au-dessus de 10 ans, mais moins que 15.	16
do do do 15 do	20. 20
do do do 20 do	25. 25*
do do do 25 do	35. 30*
do do do 35 do	44. 35*
do do do 44 ans et plus.....	40*
A la veuve d'un pilote qui a servi comme tel, moins de 10 ans.....	£10
do do plus de 10 ans, mais moins que 15.	12
do do do 15 do	20. 16
do do do 20 ans et plus.....	20

A tout pilote qui tombe malade pendant la saison de la navigation, pourvu que ce soit avant le 1er septembre, £2.00 par mois, depuis le commencement de la maladie jusqu'à ce qu'il reprenne le service.

Si un pilote est plus d'une année malade, il est mis à la pension.

D'après l'opinion de M. Primrose, les enfants d'un pilote infirme ont droit à une pension— *Vide* volume II, page 251, 10 avril 1860.

C. R. MICHAUD,
Secrétaire.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
QUÉBEC, 30 décembre 1876.

ETAT du bureau de la corporation des pilotes pour et en aval du havre de Québec durant l'année 1876.

Nombre de pilotes actuellement sur la liste.....	189
do mis à la retraite.....	6
do morts durant l'année.....	4
do suspendus <i>pro tem</i>	2
do malades, revenus à la santé.....	2
do au service des vapeurs canadiens.....	2
do employés au service d'autres navires.....	2
do employés au service des phares flottants.....	2
Nombre d'apprentis.....	49
do do faisant leur terme d'engagement.....	8

Montant total des recettes de la corporation \$148,224.22; montant perçu de 281 navires étrangers, \$10,475.59; montant perçu de 835 navires anglais, 117,748.63; montant des dépenses, \$25,638.94.

C. R. MICHAUD,
Secrétaire.

J. B. MARTEL,
Secrétaire-trésorier.

ANNEXE No. 55.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU PILOTAGE DE ST. JEAN, N.-B., POUR
L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU PILOTAGE,
DISTRICT DE ST. JEAN, N.-B., 8 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport de nos opérations
de l'année expirée aujourd'hui.

Je suis, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

J. U. THOMAS,
Secrétaire-trésorier.

WILLIAM SMITH, écr.,
Député Ministre de la Marine, etc.,
Ottawa.

RECETTES et dépenses du bureau, du 31 décembre 1875 au 31 décembre 1876.

	\$	cts.	\$	cts.
Balance du dernier compte, \$795.14; plus une erreur de \$8.....			803	14
7 commissions de pilotes, \$5 chacune			35	00
1 licence à la goëlette "Tormenter"			10	00
Reçu pour pilotage de plusieurs navires, en descendant, pendant un an à venir à ce jour, 25 centins par pied de tirant d'eau.....			1,914	56
Reçu pour pilotage de deux navires, quittant Musquash, à partir de la maison du pilote			7	50
			2,800	20
Payé pour témoignage de A. C. Fairweather.....	10	00		
" apurement de comptes à S. J. King, 1875.....	60	00		
" impression, J. et A. McMillin.....	8	50		
" assistance en cour, C. W. Weldon.....	12	80		
" opinion légale, "	25	00		
" traitement du secrétaire, une année	800	00		
" loyer, combustible et gaz, une année.....	200	00		
" blancs des certificats, Alexander Watson	1	85		
			1,118	15
Balance, fonds des pilotes.....			\$1,682	05

J. U. THOMAS,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU PILOTAGE,
30 décembre, 1876.

COMMISSION DES PILOTES, DISTRICT DE ST. JEAN, N.-B.,
30 décembre 1876.

Relevé de tous les navires passant sous le contrôle de la commission des pilotes, du 31 décembre 1875 au 31 décembre 1876 :—

Navires et barques.....	235
Bricks et brigantins.....	106
Goëlettes.....	195
Vapeurs.....	10
Total.....	546

Montant de pilotage payé..... \$26,112 68

Britanniques.

Navires et barques.....	190
Bricks et brigantins.....	94
Goëlettes.....	70
Vapeurs.....	10
Total.....	364

Montant de pilotage payé..... \$18,539 17

Etrangers.

Navires et barques.....	45
Bricks et brigantins.....	12
Goëlettes.....	125
Total.....	182

Montant de pilotage payé..... \$7,573 51

J. U. THOMAS,
Secrétaire-trésorier.

COMMISSION DES PILOTES, DISTRICT DE ST. JEAN, N.-B.
30 décembre 1876.

TAUX DES DROITS DE PILOTAGE IMPOSABLES A CE PORT.

A L'ENTRÉE.

1er district, de l'Île aux Perdrix à Musquash Head, direction N. O., par pied.....	\$1 00
2ème district, de Musquash Head à la Pointe LePréau, N. O., par pied.....	1 25
3ème district, de la Pointe LePréau à la tête nord de Grand Manan, N. O., ou chenal du nord, S. E., par pied...	1 50
4ème district, de la tête nord de Grand Manan ou chenal du nord, comme susdit, à l'Île au Phoque Machias, sud, ou l'Île aux Eglantiers, sud-est, par pied.....	1 25
5ème district, s'étendant de la limite extérieure du quatrième district jusqu'à une limite en ligne avec le Mont Désert et l'Île au Phoque du Cap Sable, direction N. O., et S. E., étant les limites extérieures du district de pilotage, par pied.....	2 25

A LA SORTIE.

Du havre de St. Jean jusqu'en dehors de l'Île aux Perdrix, \$1.25 par pied.

En descendant la Baie de Fundy, lorsque requis, \$2 par pied, en sus de l'honoraire pour le pilotage dans le havre à la sortie.

Les districts 1 et 2 du port ou havre de St. Jean, seront le district No. 1, du havre de Musquash. Les districts Nos. 3, 4, et 5 du dit havre de St. Jean seront les Nos. 2, 3 et 4 du havre de Musquash; les taux de pilotage à l'entrée dans le havre de Musquash seront, le district No. 1 : \$1.75 par pied de tirant d'eau, et 75 centins additionnels par pied, chaque district au-delà du 1er.

Le pilotage à la sortie du 1er district, sera de \$1 par pied.

J. U. THOMAS,
Secrétaire-trésorier.

COMMISSION DES PILOTES,
DISTRICT DE ST. JEAN, N.-B.,
30 décembre 1876.

TABLEAU des pilotes autorisés pour le pilotage dans le district de St. Jean, N.-B.

	Noms.	Age.	—
1	Thomas Trayner.....	23	St. Jean, N.-B.
2	Samuel Rutherford.....	44	do
3	Geo. T. Mulherrin.....	28	do
4	James Cassilely.....	29	do
5	Edward J. Fletcher.....	49	do
6	John Spears.....	65	do
7	Thomas Vaughan.....	57	do
8	James Reed.....	60	do
9	Joseph Doherty.....	30	do
10	John L. C. Sherrard.....	42	do
11	William Hatfield.....	60	do
12	James Doyle.....	39	do
13	Henry Spears.....	25	do
14	John Thomas.....	28	do
15	Patrick Trayner.....	50	do
16	Thomas Doody.....	28	do
17	James Murray.....	35	do
18	Lewis Bennett.....	34	do
19	Henry Thomas.....	45	do
20	John Scott.....	59	do
21	John Sproul.....	40	do
22	Richard Scott.....	25	do
23	John Spears (2e).....	29	do
24	Patrick Conlin.....	26	do
25	James Reed, fils.....	30	do
26	John Spears (3e).....	27	do
27	Charles Daley.....	40	do
28	William Laher.....	48	do
29	Bernard Mullin.....	36	do
30	Robert Reed.....	24	do
31	Geo. Thomas.....	73	do
32	Geo. E. Mulherrin.....	53	do
33	Richard Cline.....	51	do
34	James McPartlan.....	42	do
35	Daniel Daley.....	47	do
36	James S. Spears.....	30	do
37	Thos. John Stone.....	23	do
38	Michael Garrity.....	53	do
39	Charles Bridges.....	30	do
40	John McNulty.....	38	do

J. U. THOMAS,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DES COMMISSAIRES DE PILOTES,
DISTRICT DE ST. JEAN, N.-B., 30 décembre 1876.

Liste des apprentis-pilotes servant sous le contrôle de cette commission.

	Noms.	Capitaines.	Date.	Temps.
1	Jas. Reding	Jos. Doherty	19 octobre 1868	6 ans.
2	W. Scott	John Scott	12 mai 1869	5 do
3	Alfred Cline	Richard Cline	25 août 1871	5 do
4	Jas. Bennett	James Bennett	22 février 1872	5 do
5	Sam. L. Sutton	James Jeed, fils	16 décembre 1874	2½ do
6	Martin Spears	John Spears (3e)	5 avril 1873	5 do
7	Thos. F. O'Neil	J. L. C. Sherrard	21 janvier 1873	5 do

J. U. THOMAS,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES PILOTES,
DISTRICT DE ST. JEAN, N.-B., 1er mars 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date du 21 février, et en réponse, je dirai pour votre information que le traitement du secrétaire de ce district est de \$800 par année.

La balance portée au crédit du fonds des pilotes, le 31 décembre dernier, est de \$1,682.05, tel qu'il appert par les rapports qui ont été fournis à cet effet. Une partie de ce montant a été déposée à la Banque du Nouveau-Brunswick, à 5 pour cent d'intérêt, et à notre dernière assemblée un comité a été nommé pour vérifier la balance.

Les pilotes sont payés à notre bureau du montant de leurs pilotages.

Je suis, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

J. U. THOMAS,
Secrétaire-trésorier.

A WILLIAM SMITH, ÉCR.,
Député Ministre de la Marine, etc.,
Ottawa.

ANNEXE No. 56.

RAPPORT DU COMMISSAIRE DE PILOTAGE DE CHARLOTTE, N.-B.,
POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

ST. ANDRÉ, NOUVEAU-BRUNSWICK,

31 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés de pilotage pour le comté de Charlotte, pour l'année 1876.

Je suis, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

C. E. O. HATHEWAY,
Commissaire (secrétaire par interim).

A Wm. SMITH, écr.,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, Canada.

Relevés de pilotage pour le comté de Charlotte, pour l'année 1876.

Pilotes autorisés qui ont agi comme tels durant l'année 1876:—

Noms.	Age.	Pour quel service ils ont obtenu un certificat.
1. William Cline.....	66 ans.....	Pour le district de pilotage du comté.
2. Thomas Conley....	46 "	" " "
3. Edward Cline.....	61 "	" " "
4. Joseph Boyd.....	41 "	" " "

Un permis de bateau-pilote a été accordé.

Montant reçu par les pilotes pour le pilotage en 1876 :

Navires anglais.....	\$311 75
Navires étrangers.....	215 00
Total	\$526 75

Taux de pilotage pour le comté de Charlotte :

1er district de pilotage, entrée ou sortie.....	\$2 25 par pied.
2me " " "	1 60 "
3me " " "	1 50 "

A Campobello, entrée et sortie, 20 centins par pied de moins que les chiffres ci-dessus.

4me district de pilotage, entrée ou sortie.....\$1 00 par pied.
Du 1er novembre au 1er avril, 20 centins par pied de taux additionnels.
Pilotage dans le havre jusqu'à 300 tonn., \$2.50 ; plus de 300 tonn., \$3.
Pilotage sur la rivière, dans la baie St. André, jusqu'à 200 tonneaux,
\$4 ; de 300 tonn., \$5 ; de 400 tonn., \$6 ; plus de 400 tonn., \$8.
Pilotage sur la rivière, dans la baie St. André, à n'importe quel port
du comté, jusqu'à 200 tonneaux, \$6 ; 300 tonneaux, \$8 ; 400 ton-
neaux, \$10 ; plus de 400 tonneaux, \$12.

Deniers reçus par les commissaires :

Quatre certificats et règlements pour les pilotes.....	\$24 00
Un certificat pour un bateau de pilote	5 00
	<hr/>
	\$29 00

DÉPENSES :

Payé pour les commissions de St. George et St. Etienne.....	\$14 00
Traitement du secrétaire.....	10 00
Impressions.....	5 00
	<hr/>
	\$29 00

C. E. O. HATHEWAY,
Commissaire et secrétaire intérimaire.

E. E.,
ST. ANDREWS,
31 décembre 1876.

ST. ANDRÉ, N.-B.,
27 février 1877.

MONSIEUR,--J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date du 21 du mois dernier. En réponse, je vous dirai que depuis trois ans ce comté est devenu légalement un district.

Les recettes qu'a rapportées le pilotage sont peu considérables, et au désir des pilotes, nous n'avons formé aucun fonds soumis aux règlements locaux.

Les seuls deniers que les commissaires aient reçus, tel qu'il appert par les rapports transmis au département, ont été payés pour des certificats de trois ans expirant en décembre 1876; ils s'élèvent au montant de \$147, qui ont été employées comme suit :

Payé pour commission dans des ports étrangers, dans les trois années expirées en décembre 1876.....	\$ 64 00
Traitement du secrétaire pendant trois ans finissant en décembre 1876.....	62 00
Payé pour impressions, papeterie, etc, dans les trois années pendant ce même temps.....	21 00
	<hr/>
	\$147 00

Je suis, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

C. E. O. HATHEWAY,
Commissaire et secrétaire intérimaire.

A WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine, etc.,
Ottawa.

ANNEXE No. 57.

RELEVÉ de pilotage du district de Miramichi, dans la province du Nouveau Brunswick, pour l'année expirée le 31 décembre 1876.

No du certifi- cat.	Noms.	Age.	Pour quel service il a obtenu un certificat.
1	Joseph Jemmo	62	Certificat complet pour le district.
2	Louis Jemmo	22	Pour piloter à l'entrée seulement.
3	<i>Pilote décédé</i>		
4	Angus McEachern	57	Certificat complet pour le district.
5	Mitchell Martin.....	47	do
6	Frank Martin.....	42	do
7	Maxime Martin.....	31	do
8	Alexander Martin.....	51	do
9	Angus McLean.....	43	do
10	Alexander Wilson	30	do
11	Robert Walls.....	25	do
12	George Savoy.....	32	do
13	Reuben Nowlan.....	32	do
14	John McEachern.....	26	do
15	Charles McLean	37	do
16	Antoine Casey	60	do
17	John Brown.....	65	do
18	James Walls.....	59	do
19	Wm. McEachern.....	32	do
20	Oliver Foster.....	35	Pour piloter à l'entrée seulement.
21	Michael Muzerall.	51	Certificat complet pour le district.
22	William Walls.....	22	do
23	William Tait	53	do
24	Allan McEachern.....	42	do
25	George Hewison.....	56	do
26	John McCullam.....	24	Pour piloter à l'entrée seulement.

Taux de pilotage à ce port sur tous les navires anglais et étrangers :—

Pour pilotage à l'entrée, \$2.25 par pied.

Pour pilotage à la sortie, lorsque le tirant des vaisseaux est moindre que 17 pieds, \$1.75 par pied.

Pour pilotage à la sortie, lorsque le tirant des navires est de 17 pieds et plus, \$2.00 par pied et un bonus de \$4.00 pour chaque navire conduit à la mer après le 1er novembre.

Déplacement et mouillage de tout bâtiment ou navire :—

\$1.50 pour les navires ne dépassant pas 100 tonneaux.

\$2.00 pour les navires ayant plus de 100 tonneaux et ne dépassant pas 200 tonneaux.

\$3.00 pour les navires ayant plus de 200 tonneaux et ne dépassant pas 300 tonneaux.

\$4.00 pour les navires ayant plus de 300 tonneaux ; 50 centins seront ajoutés à ce taux lorsque la distance du transfert sera de plus de quatre milles.

Navires rapportés à l'entrée, 291 :—

Anglais.....	115
Etrangers.....	176
Navires rapportés à la sortie.....	282
Anglais.....	109
Etrangers.....	173
Chiffre total du pilotage à l'entrée.....	\$7,494.70
Anglais.....	\$2,914.28
Etrangers.....	\$4,580.42
Chiffre total du pilotage à la sortie.....	\$8,564.52
Anglais.....	\$3,256.60
Etrangers.....	\$5,307.92

L'ÉTAT suivant indique le nombre des navires conduits par chaque pilote et les montants reçus.

Nom du pilote.	Navires anglais à l'entrée.		Navires anglais à la sortie.		Navires étran- gers à l'entrée.		Navires étrangers à la sortie.		Montant total des droits de pilottage reçus.
	No.	Droits de pilottage.	No.	Droits de pilottage.	No.	Droits de pilottage.	No.	Droits de pilottage.	
		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Joseph Jemmo.....	5	121 50	4	117 37	5	136 13	5	155 19	530 19
Louis Jemmo.....	2	56 25	1	27 12	4	105 75	1	28 00	217 12
Angus McEachern.....	6	162 00	7	242 75	8	192 37	14	449 12	1,046 24
Mitchell Martin.....	8	189 00	5	143 25	8	214 31	10	326 25	872 81
Frank Martin.....	8	209 25	10	297 63	10	271 12	10	299 87	1,077 87
Maxime Martin.....	11	273 37	11	304 25	10	253 13	12	345 75	1,176 50
Alex. Martin.....	4	102 37	.....	.....	7	176 63	5	146 00	425 00
Angus McLean.....	6	138 93	8	255 00	10	265 50	8	255 00	914 43
Alexander Wilson.....	5	127 12	5	144 12	11	282 38	8	284 50	838 12
Robert Walls.....	3	82 13	4	117 62	8	205 87	11	323 13	728 75
George Savoy.....	6	158 62	8	268 38	10	271 13	10	305 06	1,003 19
Reuben Nowlan.....	5	112 50	2	50 75	6	147 37	7	205 06	515 68
John McEachern.....	1	22 50	4	114 12	16	428 62	14	419 75	984 99
Charles McLean.....	4	102 38	6	148 00	2	52 87	3	83 00	386 25
Antoine Casey.....	.....	.....	.....	.....	1	22 50	.....	.....	22 50
John Brown.....	2	75 37	4	121 00	7	172 13	8	217 75	586 25
James Walls.....	5	132 19	6	161 87	5	140 62	5	166 75	601 43
Wm. McEachern.....	2	48 37	2	43 75	6	146 81	4	120 00	358 93
Oliver Foster.....	9	214 31	2	50 75	2	51 75	.....	.....	316 81
Michael Muzerall.....	6	128 25	2	49 00	.....	.....	.....	.....	177 25
William Walls.....	5	127 12	4	129 87	7	177 75	8	244 25	678 99
William Tait.....	5	137 25	7	234 63	12	312 75	14	408 37	1,093 00
Allen McEachern.....	3	99 00	5	189 00	13	344 81	15	489 12	1,121 93
George Hewison.....	.....	.....	1	24 50	.....	.....	.....	.....	24 50
John McCullam.....	4	94 50	1	21 87	8	208 12	1	36 00	360 49
	115	2,914 28	109	3,256 60	176	4,580 42	173	5,307 92	16,059 22

TABLEAU indiquant les bâtiments et le tonnage, etc., de chacun, qui ont obtenu des certificats de la Commission des Pilotes durant l'année 1876.

No.	Nom.	Tonnage.	Nom du capitaine.	Date du certificat.	Quand renouvelé
1	Spray	17 ⁵⁷ / ₁₀₀	John Brown.....	Mai 1875.....	Mai 1876.....
2	Industry.....	16	Mitchell Martin	do	do
3	Venus.....	18	George Savoy.....	do	do
4	Express.....	16	Angus McLean.....	do	do
5	Telegraph.....	20	Frank Martin	do	do
6	Phantom.....	20	James Walls.....	do	do
7	Advance.....	23	Angus McEachern... ..	do	do
8	Maria.....	28 ³⁰ / ₁₀₀	Wm. Tait.....	Mai 1876 .....	.....
9	Whitewing	20	Maxime Martin	do .....	.....

RECETTES et dépenses de l'argent perçu par ou pour la Commission du Pilotage au sujet des pilotes ou du pilotage.

	\$	cts.	\$	cts.
Reçu pour renouvellement des certificats de vingt et un pilotes, à \$4 chacun.	84	00		
do pour certificats de quatre pilotes, à \$5 chacun.	20	00		
do pour renouvellement des certificats pour sept bateaux depilotes, à \$5 ch.	35	00		
do pour deux certificats de bateaux de pilotes à \$10 chacun.....	20	00		
Montant total des recettes durant l'année 1876.....			159	00
Balance en mains de l'année 1875.....			19	18
			178	18
Payé au journal <i>Advance</i> pour annonces.....	3	20		
do do <i>Union Advocate</i> pour annonces et impressions.....	9	60		
do à James Walls et John Brown, pour avoir fait subir les examens de quatre aspirants pour commissions	4	00		
do à James Henderson, pour s'être enquis et avoir fait rapport sur deux bateaux-pilotes, \$5 00 chacun.....	10	00		
do à James Henderson pour avoir fait l'insp. et donné son rap. sur sept bat.-pilotes qui voulaient renouveler leurs certificats, à \$2.50 chacun	17	50		
do pour télégrammes.....	1	30		
do pour frais de port et papeterie.....	3	60		
			49	20
Balance en mains.....			\$128	98

WILLIAM PARK,
Président.

R. R. CALL,
Secrétaire.

NEWCASTLE, N.-B.,
8 janvier 1877.

BUREAU DE LA COMMISSION DES PILOTES,
NEW-CASTLE, MIRAMICHI, N.-B., 26 février 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date du 21 courant. Je vous dirai, en réponse, que le 1er janvier 1877 la balance portée au crédit de la Commission de Pilotage était de \$128.98; et que ce montant a été remis en entier au secrétaire comme lui revenant sur son traitement pendant trois années.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

R. P. CALL,
Secrétaire de la Commission de Pilotage.

WM. SMITH, écr.
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE No. 58.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DU DISTRICT DE RICHIBOUCTOU, N.-B., POUR L'ANNEE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

RICHIBOUCTOU, 22 janvier 1877.

MONSIEUR,—Il est impossible de donner un état entier et exact de l'argent perçu pour pilotage, vu que ce sont les pilotes eux-mêmes qui l'ont retiré et qu'ils n'en ont tenu aucun compte régulier.

Le rapport qui suit est aussi correct qu'il peut l'être dans les circonstances actuelles.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

W. J. SMITH,
Secrétaire.

A Wm. SMITH, écr.,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.
Ottawa.

Montant reçu pour certificats, 13 en tout à \$2.00..... \$26 00

DÉPENSES.

Payé pour avoir fait imprimer 250 copies des règlements.....\$8 00
 “ pour frais de porte et papeterie..... 2 00
 ----- 10 00
 Balance en mains..... \$16 00

W. J. SMITH,
Secrétaire.

RICHIBOUCTOU, N.B., }
 22 janvier 1877. }
 RELEVÉ DE PILOTAGE dans le district de Richibouctou pour l'année 1876.

Pilotes.

Thomas Michaud.
 Joseph McNeil,
 Sylvany Richard.
 Albert Long.
 Richard Long.
 Wm. H. Long.
 Samuel Richard.
 James W. Long.
 Wm. Irving.
 George Irving.
 Henry D. Irving.
 John Long.
 George H. Long.

Pour piloter les navires dans le
 district de pilotage de Richibouctou.

Taux du pilotage.

Entrée et sortie \$1.50 par pied.

Déplacement d'un navire ou bâtiment, comme suit :—

\$1.50	pour les navires n'excédant pas 100 tonneaux.
\$2.00	" " au-dessus de 100 tonneaux, mais au-dessous de 200 tonneaux.
\$3.00	" " " 200 " 300 "
\$4.00	pour tout bâtiment de plus de 400 tonneaux.

Navires à l'entrée et à la sortie du port de Richibouctou, comme suit :—

Anglais et des colonies.....	36
Etrangers.....	16
	<hr/>
	52

Deniers perçus par les pilotes.

Navires anglais.....	\$1,350 00
Etrangers.....	600 00
	<hr/>
	\$1,950 00

Il n'y a pas de fonds des pilotes. Chaque pilote perçoit ses honoraires.

ANNEXE No 59.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DE PILOTAGE DU DISTRICT D'HALIFAX,
N. E., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

[HALIFAX, N. E., 8 janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, conformément aux dispositions de la loi à cet égard, le rapport annuel de la Commission du Pilotage dans le district d'Halifax, et qui contient :

La liste des navires entrés, anglais et étrangers.

La liste des navires sortis, anglais et étrangers.

Le tableau des recettes et dépenses.

L'échelle d'honoraires des pilotes.

La liste des pilotes autorisés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. D. CORBETT,
Secrétaire-trésorier.

WILLIAM SMITH, écr.,
Député Ministre de la Marine, etc.,
Ottawa.

BUREAU DES COMMISSAIRES DE PILOTAGE.
HALIFAX, N. E., 31 décembre 1877.

LISTE DES PILOTES POUR LE PORT D'HALIFAX, 1876.

Nombre.	Noms.	Résidence.
1	John Flemming.....	Ketch Harbour.
2	Thomas Holland.....	Duncan's Cove.
3	James Holland.....	do do
4	William Baker.....	Halifax.
5	Bernard Gallagher.....	do
6	Charles Glazebrook.....	Ferguson's Cove.
7	Daniel Martin.....	Ketch Harbour.
8	David Keefer.....	do do
9	Joseph Rhine.....	Herring Cove.
10	Patrick Hayes.....	do do
11	Hugh Munro.....	do do
12	Jeremiah Holland.....	Duncan's Cove.
13	Edward Bayers.....	Ketch Harbour.
14	James Henrihan.....	Ferguson's Cove.
15	William Beazeby.....	do do
16	John Hayes.....	Herring Cove.
17	Timothy Saul.....	Upper Prospect.
18	Thomas Beazely.....	Ferguson's Cove
19	William Smith.....	do do

FRED. D. CORBETT,
Secrétaire-trésorier.

TABLEAU des recettes et dépenses depuis le 1er janvier 1876 jusqu'au 31 décembre 1876.

RECETTES.

Reçu pour le pilotage à l'entrée et à la sortie.....	\$13,286 40
Montant perçu des navires qui n'ont pas pris de pilotes pour droits de sortie	347 60
Reçu pour certificats, renouvellements et rédaction d'actes d'obligations	275 00
	<hr/> \$13,909 00

DÉPENSES.

Payé aux pilotes, tel qu'il appert au livre des reçus	\$12,622 08
“ pour loyer de bureau et traitement du secrétaire	600 00
“ aux commissaires.....	100 00
“ à l'auditeur pour impres., papeterie etc.	90 00
Montant déposé à la banque d'épargne à l'avoir du fonds des pilotes.....	496 92
	<hr/> \$13,909 00

FRED. D. CORBETT,
Secrétaire-trésorier.

E. et O. E.

HALIFAX, N.-E., 31 décembre 1876.

ECHELLE de pilotage pour le port d'Halifax :

	Entrée.	Sortie.
Navires de 200 tonneaux et moins.....	\$10 00	\$ 6 00
do 200 à 300.....	13 00	8 00
do 300 à 400.....	16 00	11 00
do 400 à 500.....	18 00	12 00
do 500 à 600.....	20 00	13 00

Sur les navires ayant plus de 600 tonneaux, une piastre pour chaque cent tonneaux ou toute autre quantité au-dessus de 600 tonneaux, et quatre-vingts centins à la sortie. Le pilotage à la sortie, pour tous les navires de 200 tonneaux et au-dessus, est compulsatoire. Les navires de la marine de Sa Majesté et tous les vaisseaux de guerre seront, s'ils prennent un pilote, soumis au même tarif de pilotage que la marine marchande.

Tout bâtiment chargé de charbon, parti d'un port minier de la Nouvelle-Ecosse, et dont le tonnage enregistré sera au-dessus de 80 tonneaux, mais au-dessous de 250, paiera la moitié du tarif de pilotage s'il refuse les services d'un pilote ; mais s'il les accepte volontairement, il aura à payer le plein prix.

FRED. D. CORBETT,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DES COMMISSAIRES DE PILOTES,
HALIFAX, N.E., 31 décembre 1876.

RELEVÉ des navires *sortis* du port d'Halifax, N.E., du 1er janvier au 31 décembre 1876 sujets aux droits compulsoires de pilotage.

ANGLAIS.

Goëlettes.	Brigantins.	Bricks.	Barques.	Bateaux.	Steamers.	Tonnage.	Droits de pilotage.
8	39	4	30	5	142	204,486	\$3,392 60

ETRANGERS.

8	3	3	15	.....	6	16,784	396 20
16	42	9	15	5	148	221,270	3,788 80

E. et O. E.

FREDK. D. CORBETT,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DES COMMISSAIRES DE PILOTES,
HALIFAX, N.E., 31 décembre 1876.

RELEVÉ des navires *entrés* au port d'Halifax, N.E., du 1er janvier au 31 décembre 1876, sujets aux droits compulsoires de pilotage.

ANGLAIS

Goëlettes.	Brigantins.	Bricks.	Barques.	Bateaux.	Steamers.	Tonnage.	Droits de pilotage.
253	230	8	31	6	131	25,398	\$8,561 20

ETRANGERS.

25	4	3	14	.....	28	39,397	1,284 00
278	234	11	45	6	159	293,384	9,845 20

E. et O. E.

FREDK. D. CORBETT,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DES COMMISSAIRES DE PILOTES.
HALIFAX, N.E., 28 février 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date du 21 courant, me demandant certains renseignements que je me fais un sincère plaisir de vous transmettre avec les présentes.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

FRED. D. CORBETT,
Secrétaire.

WM. SMITH, écr,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Traitement annuel du secrétaire-trésorier	\$500 00
Moyenne de ce que le pilotage a rapporté à chaque pilote pendant l'année 1876.....	707 00
Montant entré au crédit du fonds des pilotes, le 1er janvier 1877, à la banque d'épargne du Canada, et qui porte intérêt au taux de 4 pour cent par année.....	1,000 00

Je vous transmets avec les présentes copies des règles et règlements.

ANNEXE No. 6c.

RELEVÉ du pilotage pour le district du Lac Bras d'Or et du Grand et Petit Bras d'Or, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1876, en conformité de la section 24, chapitre 54, 36 Vict., qui a pour titre : "Acte concernant le pilotage."

1. PILOTES AUTORISÉS.

Nombre.	Noms des pilotes.	Résidence.	Age.
1	Ingraham Cary.....	Grand Bras d'Or.....	68
2	Archibald Livingston.....	do.....	27
3	Angus McAulay.....	Boulardarie.....	44
4	John O'Connel.....	Cap Dauphin.....	45
5	Daniel Ryan.....	do.....	49
6	John McKay.....	Baddeck.....	54
7	George Cary.....	Grand Bras d'Or.....	50
8	William Ryan.....	Boulardarie.....	42

2. Aucun certificat permettant aux patrons de navires ou aux officiers d'agir comme pilotes.

3. Services pour lesquels les pilotes ont pris un certificat leur permettant "d'entreprendre le pilotage de bâtiments de toutes classes dans l'intérieur et par tout le district du Lac du Grand et du Petit Bras d'Or."

4. Les honoraires de pilotage dans le temps qu'ils ont été en vigueur, et tels qu'ils sont fixés dans l'échelle ci-jointe.

4. Comme il n'y a ici aucun fonds des pilotes, chaque pilote perçoit ce qu'il gagne.

6. Montant retiré durant l'année pour commissions de pilotes, \$20.

J. A. FRASER,
DONALD MORRISON,
WILLIAM McDONALD, } Commissaires.
DONALD MORRISON, Secrétaire.

GRAND BRAS D'OR,
10 janvier 1877.

ECHELLE des droits de pilotage pour le Lac Bras d'Or durant l'année 1876.

Tonnage des navires.	Grand Bras d'Or.	Havre Plaster.	Baddeck.	Whycocomagh.	Baie Est.	Petit Bras d'Or.	Baie Ouest.
	\$ cts.	\$ cts	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
80 à 100	4 00	6 00	7 00	10 00	10 00	8 00	10 00
100 " 150	6 00	7 00	9 00	11 00	11 00	10 00	12 00
150 " 200	7 00	9 00	11 00	13 00	13 00	12 00	13 00
200 " 250	8 00	11 00	12 00	14 00	14 00	13 00	14 00
250 " 300	9 00	11 00	12 00	15 00	15 00	14 00	15 00
300 " 350	10 00	12 00	13 00	16 00	16 00	15 00	16 00
350 " 400	11 00	14 00	15 00	17 00	17 00	16 00	17 00
400 " 450	12 00	15 00	16 00	18 00	18 00	17 00	18 00
450 " 500	13 00	16 00	17 00	18 00	18 00	17 00	18 00
500 " 600	14 00	17 00	18 00	19 00	19 00	18 00	19 00
600 " 700	15 00	17 00	19 00	20 00	20 00	19 00	20 00
700 " 800	16 00	18 00	20 00	20 00	20 00	20 00	21 00

ANNEXE No. 61.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DE PILOTAGE DU DISTRICT DE PICTOU,
N.-E., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE
31 DÉCEMBRE 1876.

Pictou, 6 janvier 1877.

MONSIEUR,—Les commissaires du pilotage pour le district de Pictou ont l'honneur de vous transmettre les relevés du pilotage pour l'année écoulée.

Ils n'ont à faire rapport que d'une plainte portée contre l'un des pilotes pour avoir, pendant qu'il était dans l'exécution de ses devoirs à bord du dragueur à vapeur *St. Lawrence*, laissé échouer ce bateau sur les bas-fonds, ce qui a arrêté les travaux pendant toute une journée.

Une enquête a été instituée par les commissaires, à la conclusion de laquelle le pilote a été suspendu de ses fonctions pendant un mois.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

Vos très obéissants serviteurs,

R. P. GRANT,	} Commissaires de pilotage, District du Pictou.
J. A. GORDON,	
JAMES D. MCGREGOR,	
A. J. PATTERSON,	
DANIEL McDONALD.	

RELEVÉS DU PILOTAGE pour le district de Pictou, N.E., pour l'année expirée le 31 décembre 1875, conformément à la section 24, chap. 54, 36 Vic., intitulé : " Acte concernant le pilotage."

1.—PILOTES AUTORISÉS.

Nom.	Domicile.	Age.
Robert Powell.....	Boat Harbour.....	75
Alexander Thomas Powell	do	58
George N. Powell	do	55
James Fraser.....	do	45
Bryant Rodgers.....	Pictou	41
William A. Cook.....	do	38
Angus McDonald.....	do	37
Henry N. Powell.....	Boat Harbour.....	30
Charles Cook	Pictou	31
George W. Powell	Boat Harbour.....	25
Daniel S. Smith.....	Pictou	25
John Robert Powell	Boat Harbour.....	28
William Munro	Pictou	46
Daniel McLeod	do	37
Ronald McDonald.....	do	50
Allan McDonald	do	23

2. Capitaines et pilotes ayant leurs certificats,—aucun.

3. Services pour lesquels les pilotes ont obtenu leurs certificats : "Pour piloter les navires de toute grandeur dans le district de pilotage de Pictou."

4. Les droits de pilotage en vigueur sont comme suit :

Navires de 80 et ayant moins de 150 ton'x., \$ 6 à l'entrée et \$ 4 à la sortie.

do	150	do	300	10	do	6	do
do	300	do	400	12	do	8	do
do	400	do	500	14	do	9	do
do	500	do	600	15	do	10	do
do	600	do	800	16	do	11	do
do	800	do	1,000	17	do	12	do

Et sur tous les navires ayant moins de 80 tonneaux, 5 centins par tonneau à l'entrée, et sur tous les navires ayant moins de 80 tonneaux, 4 centins par tonneau à la sortie.

Tous les navires paieront des droits d'après un chiffre de tonnage exact.

Tous les navires exempts du pilotage compulsoire, et ne se servant pas de pilote à l'entrée ou à la sortie, mais qui auront besoin des services d'un pilote à tout quai de chargement, paieront 50 centins par pied de tirant d'eau. Tous les navires n'ayant pas plus de 150 tonneaux seront exempts des droits de pilotage à la sortie.

5. Montant total reçu comme frais de pilotage, \$2,912.40.

Reçu de navires britanniques.....	\$2,544 38
Reçu de navires étrangers.....	368 02

Total..... \$2,912 40

Reçu de steamers.....	\$803 00
Reçu de voiliers.....	2,109 40

Total..... \$2,912 40

6. Recettes et dépenses de la Commission du Pilotage.

Reçu de 16 pilotes pour commissions.....	\$16 00
Reçu comme frais de pilotage tel que ci-dessus.....	2,912 40

Total \$2,928 40

Dépenses.

Payé aux pilotes	\$2,912 40
Payé au secrétaire pour rédaction d'actes d'obligations.....	16 00

Total..... \$2,928 40

R. P. GRANT, J. A. GORDON, JAMES D. McGREGOR, A. J. PATTERSON, DANIEL McDONALD,	} Commissaires du Pilotage, District de Pictou.
---	--

OTTAWA, 5 mars 1877.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 21 février dernier, adressée à J. A. Gordon, écr., un des commissaires du Pilotage pour le district de Pictou, dans laquelle vous lui demandiez une liste des paiements de deniers tirés du fonds des pilotes, et de vous donner le montant de la balance en mains, je vous dirai que les relevés faits en janvier embrassent toutes les transactions de la Commission durant l'année 1876. Nous permettons aux pilotes de percevoir eux-mêmes leurs honoraires. Nous ne payons pas le secrétaire pour ses services, et je dois dire que nous n'avons actuellement aucun argent en mains.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

R. P. GRANT:

Président de la Commission.

WM. SMITH, écr.,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE . o. 62.

RELEVÉS de pilotage dans le district de Sydney, C. B., pour l'année expirée le 31 décembre 1876, conformément à la sec. 24 du chap. 54, 36 Vic., intitulé "Acte concernant le Pilotage."

Nombre.	Nom du pilote.	Résidence.	Pour quel service il a obtenu un certificat.	Âge.	Remarques.
1	D. McGillivray (Big).....	Low Point	Pour piloter les bâtiments de toutes classes dans le, ou hors du havre de Sydney et Sydney-Nord.	55	
2	James Petrie.....	do		56	
3	John Carroll.....	do		49	
4	John Brown	do		53	
5	David Mullins	do		49	
6	Peter Madore.....	Sydney-Nord.....		46	
7	John Curran.....	Low Point.....		51	
8	D. McGillivray (Little)...	do		57	
9	Thomas Doyle.....	do		58	
10	John Petrie	do		46	
11	Robert Mullins	do		51	
12	Corn. Mullins	do		45	
13	D. McGillivray (Bar).....	do		48	
14	William Ratchford	do		39	
15	John Cann	Sydney-Nord.....		26	
16	Thos. Townsend.....	Sydney.....		67	
17	John Brown, jun.....	Low Point.....		26	
18	John Mullins	do		26	
19	S. Shannahan	do		34	
20	Andrew Ratchford.....	do		32	
21	John Fraser	Pointe Edward		36	
22	James McGillivray.....	Low Point.....		26	
23	George Townsend.....	Sydney.....		58	
24	Angus McNeil.....	do		33	
25	John Daley.....	do		54	
26	Hugh McGillivray	Low Point.....		48	
27	G. McGillivray (Dan).....	do		31	
1	R. Guildford.....	Vapeur "G. Shattuck"...	Pour piloter chacun son propre navire dans le district de Sydney, mais seulement comme patron.	49	
2	W. Giffin.....	Goëlette "Bonnie Belle"		38	
3	W. Spencer	do "Rebecca Ann"		27	
4	A. A. Terrie.....	Brig. "Milo".....		26	
5	B. LeBlanc	do "Ruth"		32	
1	Patrick Laffin.....	Lingan	Certificats pour servir comme pilotes seulement à ou hors de Lingan.	46	
2	Thomas Laffin	do		58	
3	Richard Hall	do		34	
4	Neil Robertson	do		28	
5	Lawrence Laffin.....	do		42	
6	William Hall	do		50	
6	A. Langlois.....	Goëlette "G. Hughes"	Cert. cat p. pilot. son prop. nav., et ce, seul. à ou hors de Lingan.	32	
1	Edward Petrie	Baie des Glaces.....		33	
2	William Nealen.....	do	Certificat pour piloter les navires dans ou à la sortie de la Petite Baie des Glaces et dans le port Calédonia seulement.	43	
3	Thomas Ling.....	do		37	
4	Joseph Shanahan.....	do		37	
5	Edmond Petrie.....	do		43	
6	Patrick Ryan.....	do		38	
7	Hugh Robertson.....	do		60	
8	William McLeod.....	do		35	
9	Edward Mahon	do		60	
7	T. Townsend.....	Goëlette "Hector".....	Cert. p. pilot. chae. son prop. nav. d. ou h. de la P. Baie des Glac.	37	
8	E. Farrell.....	do "Parnboro".....		42	
9	M. Leonard.....	do "Rose"		29	

Le tarif de pilotage du district de Sydney est actuellement comme suit :—

	A Sydney.	A Sydney-Nord.
Pour les navires au-dessous de 100 tonneaux...	\$6 00	\$5 00
De 100 à 150 tonneaux.....	7 00	6 00
150 " 200 "	8 00	7 00
200 " 250 "	10 00	8 00
250 " 300 "	11 00	9 00
300 " 350 "	12 00	10 00
350 " 400 "	13 00	11 00

et une piastre pour chaque 50 ou fraction de 50 tonneaux additionnels.

Les prix de pilotage sont les mêmes pour la sortie que pour l'entrée.

Tout patron hors des limites du port où il se rend, qui décline pour son navire les services d'un pilote autorisé, est tenu de payer la moitié du tarif d'entrée; s'il refuse d'employer un pilote à la sortie, dans les vingt-quatre heures qui précèdent son départ, il doit payer la moitié du prix pour la sortie.

Le pilotage n'est compulsoire que pour les navires qui arrivent au port du district où ils sont destinés, excepté dans le cas où ils se servent d'un pilote pour le second port ou les ports subséquents; ils paient alors le plein prix.

Les taux de pilotage pour Lingan, La Petite Baie des Glaces et le port de Caledonia, sont les mêmes que pour Sydney-Nord.

Le nombre total des navires arrivés au de port Sydney qui ont payé le pilotage, en 1876, a été de 49; il se répartit comme suit :—

	Tonneaux.
34 vapeurs (anglais), tonnage.....	33,346
15 voiliers (anglais), tonnage.....	9,176

Total du tonnage..... 42,522

Le montant du pilotage qui a été perçu en entier de navires anglais, est de..... \$1,671 00

A Sydney-Nord, il en est arrivé 485 qui ont aussi payé pour le pilotage; ils se divisent comme suit :—

	Tonneaux.
47 vapeurs (anglais), tonnage.....	23,509
3 " (étrangers) "	2,827
388 voiliers (anglais), tonnage.....	124,362
47 " (étrangers) "	24,324

Total du tonnage..... 175,022

Montant perçu pour pilotage de navires anglais.....\$6,365 00
 " " " " " "étrangers..... 1,057 00

Total du montant perçu à Sydney-Nord.....\$7,422 00

Le chiffre de ceux qui sont arrivés à la Barre Sud et qui ont payé le pilotage, est de 17, comme suit :—

	Tonneaux.
7 steamers (anglais), tonnage.....	6,048
4 " (étrangers), "	6,000
6 voiliers, (anglais)	1,112

Total du tonnage..... 13,160

Honoraires de pilotage perçus de navires anglais..... \$187 50
 " " " " "étrangers..... 144 00

Montant total perçu à la Barre Sud... \$331 50

A LINGAN, 55 bâtiments, ainsi que pilotage, comme suit :—

	Tonneaux.
48 navires voiliers (anglais), tonnage.....	6,013
7 " " (étrangers), " 	2,633
Total du tonnage.....	8,646
Montant perçu pour pilotage de navires anglais.....	\$352 00
" " " " étrangers.....	150 00
Total du pilotage perçu à Lingan...	502 00

Il a été piloté 85 navires dans la Petite Baie des Glaces, qui se partagent comme suit :—

	Tonneaux.
71 voiliers (anglais) tonnage.....	10,419
14 “ (étrangers), tonnage.....	5,600
Total du tonnage.....	16,019
Honoraires perçus pour pilotage de navires anglais.....	\$602 50
“ “ “ “ étrangers.	230 00
Total du pilotage perçu à la Petite Baie des Glaces.	\$832 50

Les 107 navires suivants se sont fait piloter dans le port Calédonia :—

	Tonneaux.
1 vapeur (anglais) tonnage.....	471
93 voiliers (anglais) tonnage.....	16,449
13 “ (étrangers) tonnage.....	5,091
	<hr/>
Total du tonnage.....	22,011
	<hr/>
Montant du pilotage perçu de navires anglais.....	\$840 30
“ “ “ étrangers.....	266 00
	<hr/>
Total d'honoraires perçus pour pilotage.....	\$1,106 58

RÉCAPITULATION.

	Nombre des navires.	Total du tonnage.	Honoraires perçus.
Sydney	49	42,522	\$ 1,671 00
Sydney-Nord.....	485	175,022	7,422 00
Barre-Sud.....	17	13,160	331 50
Lungan	55	8,646	502 00
Petite Baie des Glaces.....	85	16,019	832 50
Port Calédonia.....	107	22,011	1,106 58
	<hr/> 798	<hr/> 277,380	<hr/> \$11,865 58

TABLEAU des recettes et dépenses de la Commission de Pilotage de Sydney, à partir du 1er janvier jusqu'au 31 décembre 1876 :—

RECETTES.

<i>Sydney et Sydney-Nord.</i> —Certificats et cautionnements, \$81 ; commissions de patrons, \$50 ; certificats pour bateaux de pilotes, \$26	\$157 00
<i>Lingan.</i> —Certificats et cautionnements, \$8 ; commissions de patrons, \$10 ; certificats de bateaux de pilotes, \$8.....	36 00
<i>Petite Baie des Glaces et Port Calédonia.</i> —Certificats et cautionnements, \$43 ; commissions de patrons, \$30 ; Certificats de bateaux de pilotes, \$17.....	90 00
Total des recettes du pilotage.....	11,865 58
	<hr/> \$12,148 58

DÉPENSES.

Salaires de 6 percepteurs.....	\$600 00
Secrétaire intérimaire et trésorier.....	100 00
Payé pour dépenses des commissaires, \$20 chacun.....	100 00
Impressions et papeterie.....	65 00
Payé aux pilotes, tel qu'il appert au livre de reçus.....	11,272 30
	<hr/> \$12,137 30
Balance en mains.....	\$11 28

W. PURVES, ANDREW HAYES, MATTHEW ROACH, ALEX. C. ROSS, H. MITCHELL.	} Commissaires de pilotage du district de Sydney.
---	--

SYDNEY-NORD, C. B.,
10 janvier 1877.

SYDNEY-NORD, C. B., 3 mars 1877.

MONSIEUR. —En réponse à votre lettre en date du 22 du mois dernier, et marquée “ pressée,” j’ai l’honneur de vous transmettre une liste des pilotes de Sydney et Sydney-Nord, ainsi qu’un état des montants payés à chacun d’eux en 1876. J’ai écrit à la Petite Baie des Glaces, au Port Calédonia, et j’espère pouvoir vous envoyer leurs rapports dans quelques jours.

Vous verrez, en repassant mon rapport du commencement de l’année, que sur le fonds des pilotes, \$600 ont été réservées pour payer les salaires des percepteurs de ce district de pilotage. Il y en a six, qui sont répartis comme suit : un à Sydney, un à Sydney-Nord, un à la Barre-Sud, un au Port Calédonia, un à la Petite Baie des Glaces, et un à Lingan. Conformément aux règlements de ce district, chacun de ces officiers retient 50 pour cent sur l’argent qu’il perçoit.

A l’assemblée du bureau des commissaires qui doit avoir lieu, lundi prochain, au Palais de Justice, ces perceptions vont être réglées, et il sera donné, à chacun des percepteurs, un certain montant proportionné à ce dont il sera en état de rendre compte. De plus amples détails à ce sujet pourront vous être transmis, si vous le désirez.

Nous allouons \$100 pour les services du secrétaire-trésorier de la Commission, et \$20 à chacun des commissaires pour dépenses de voyage.

J'ai actuellement en mains la somme de \$10.28, qui est la balance revenant à la Commission de Pilotage de ce district, tel qu'il appert à l'état de compte que je vous ai déjà transmis.

Je vous envoie aussi une copie des règlements de pilotage, et je demeure

Votre obéissant serviteur,

W. PURVES,

Commissaire de Pilotage.

WILLIAM SMITH, écr..

Député Ministre de la Marine, etc.,
Ottawa.

MONTANTS payés aux pilotes de Sydney en 1876.

Sylvester Shanahan.....	\$ 253 33
Angus McNeil.....	277 58
John Mullins.....	263 07
Peter Madone.....	230 05
James McGilvey, fils	304 00
John Daley.....	304 00
Con. Mullins.....	304 00
George Townsend.....	336 00
William Ratchford.....	304 00
John Cann.....	360 00
James Petrie.....	540 00
David Mullins.....	310 90
John Fraser.....	304 00
John Brown, fils.....	304 00
John Curran.....	304 00
Hugh McGilvey.....	304 00
John Brown, aîné.....	304 00
John Petrie.....	304 00
John Carwell, aîné.....	540 49
Andrew Ratchford.....	304 00
Thomas Doyal.....	304 00
Dan. McGilvey, No. 1.....	304 00
Thomas Townsend.....	304 00
Dan. D. McGilvey.....	301 68
James McGilvey, aîné.....	304 00
Dan. B. McGilvey.....	397 10
Robert Mullins.....	251 00

\$8,721 90

A. C. ROSS,

Percepteur.

SYDNEY-NORD, 2 mars 1877.

SYDNEY-NORD, C.B., 19 mars 1877.

MONSIEUR,—Dans ma réponse datée du 3 courant à votre lettre du 22 février, je vous donnais, sur votre demande, toutes les informations que je possédais alors.

Je vous envoie aujourd'hui la liste des noms des pilotes de la Petite Baie des Glaces et de Lingan, avec un tableau indiquant le montant payé à chacun en 1876, ainsi que les noms des percepteurs ou secrétaires de la Commission de Pilotage des différents points de ce district, et ce qui a été alloué à chacun.

Ces états, joints au rapport que je vous ai déjà transmis, complètent les renseignements qu'il vous a plu de me demander.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. PURVES,

Président et commissaire des pilotes.

WILLIAM SMITH, écr.,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

SALAIRES des percepteurs de pilotage dans le district de pilotage de Sydney pour l'année 1876.

Nom du perceuteur.	Port.	Taux d'escompte.	Montant.
			\$ cts.
C. Muggah.....	Sydney.....	5 pour cent du montant perçu.....	83 55
A. C. Ross.....	Sidney-Nord.....	do do ...	371 10
P. Mullins.....	Barre Sud.....	do do ...	16 57
Lingan.....	Lingan.....	do do ...	25 10
C. W. Rigby.....	Petite Baie des Glace..	do do ...	41 62
J. McKinnon.....	Port Caledonia.....	do do ...	55 32
Alloué à Sydney-Nord pour livres et papeterie.....			6 74
Total.....			\$600 00

W. PURVES,

Commissaire des pilotes.

SYDNEY-NORD, C.B., 16 mars 1877.

RELEVÉ du nombre, des noms des pilotes pour la Petite Baie des Glaces, le port Caledonia et Lingan, et tableau des montants payés à chacun.

No.	Nom du pilote.	Ports.	Montant.
			\$ cts.
1	W. Heelan.....	Petite B. des Glaces et P. Caledonia..	510 00
2	P. Ryan.....	do do ...	76 00
3	E. Petrie.....	do do ...	177 00
4	E. Robertson	do do ...	196 00
5	W. McLeod.....	do do ...	237 00
6	J. Shannahan.....	do do ...	283 00
7	T. Ling.....	do do ...	264 00
8	E. Mahon	do do ...	100 00
1	R. Hall.....	Lingan	75 00
2	N. Robertson.....	do	111 00
3	T. Laffin.....	do	67 00
4	P. Laffin	do	138 00
5	L. Laffin	do	85 00
6	W. Hall.....	do	21 00

W. PURVES,
Commissaire des pilotes.

SYDNEY NORD, C.B., 16 mars, 1877.

ANNEXE No. 63.

COMMISSAIRES DE PILOTAGE DE WINDSOR, N.-E.

WINDSOR, N.-E., 26 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que les commissaires de pilotage n'ont fait aucune nomination de pilotes pour le district de Hants et pour le comté de Kings, dans cette province, et qu'en conséquence je n'ai rien par devers moi dont je puisse vous faire rapport.

Votre obéissant serviteur,

THOMAS AYLWARD,
Commissaire de pilotage.

WILLIAM SMITH, écr.,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries
Canada.

ANNEXE No. 64.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE, DU DISTRICT DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE, POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

VICTORIA, C.-B.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre par les présentes les rapports de pilotage pour le district de la Colombie-Britannique jusqu'au 31 décembre 1876.

J'ai, etc.,

EDGAR CROW BAKER,

Secrétaire.

A l'honorable ministre de la Marine, etc.,
Ottawa.

COMMISSION DE PILOTAGE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

TABLEAU, en conformité de la section 24, clause 1, jusqu'au 31 décembre 1876.

No.	Noms.	Age.	Remarques.
8	John Sabistau	48	Admis sous l'ancienne Commission.
10	James McIntosh	49	do do do
11	James Ramsay	47	do do do
13	Frederick Revely	39	do do do
15	George Rudlin	42	do sous la nouvelle do
16	William Scott	38	do do do
17	John Ramsay	40	do do do
18	James Christensen	37	do do do

CLAUSE II.

Le 31 décembre 1876, il n'y avait aucun apprenti pilote.

do do aucun capitaine ou officier commissionné.

do do aucun pilote sous certificat, ni apprenti.

EDGAR CROW BAKER,
Secrétaire de la Commission de Pilotage.

COMMISSION DE PILOTAGE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

RAPPORT fait conformément à la section 24, clause II.

No.	Noms.	Age.	Service.
1	John Sabistan.....	48	Victoria, Esquimalt, Burrard Inlet, Nanaimo et les détroits de Juan de Fuca.
2	James McIntosh.....	49	do do do
3	James Ramsey.....	47	do do do
4	Frederick Revely.....	39	do do do
5	George Rudlin.....	42	Droit de piloter dans toutes les rivières navigables de la Colombie-Britannique, depuis les rivages du territoire Washington jusqu'à la frontière nord de la province, par tout le district et dans tous les ports.
6	William Scott.....	38	do do do
7	John Ramsay.....	40	do do do
8	James Christensen.....	37	do do do

EDGAR CROW BAKER,
Secrétaire de la Commission de Pilotage.

COMMISSION DE PILOTAGE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE, CONFORMÉMENT LA SECTION 24, CLAUSE 3.

Règlements et ordonnances pour la régie des pilotes et du pilotage dans la province de la Colombie-Britannique, faits en conformité à "l'Ordonnance de Pilotage de 1867" et tels qu'ils sont actuellement révisés, tous autres règlements et ordonnances antérieurs étant par les présentes abrogés.

[22 août 1873.]

1. Les navires qui se livrent au cabotage local, et qui ont un permis à cet effet, sont exempts du pilotage.

2. Tout bâtiment dont la destination est un pays étranger, et dont le tirant d'eau est au-dessus de six pieds, paiera les frais de pilotage d'après les prix indiqués dans l'échelle qui suit:

Echelle des prix de pilotage auxquels sont soumis les navires qui se rendent aux ports ci-dessous mentionnés :

a.

DE LA MER OU BAIE ROYALE.

A la Baie Royale (à volonté).....\$3 par pied.

(Les navires qui mouillent dans les eaux royales seront exempts du pilotage, s'ils ont à bord un pilote pour la passe de Burrard, Nanaimo ou pour aucun port dans la province où le chargement ou le déchargement se fait).

Au havre d'Esquimalt.....\$3 par pied.

A Victoria..... { Si le navire tire moins de 10 pieds d'eau, \$3 par pied, et \$4 si le tirant d'eau est de 10 pieds et au-dessus.

A Nanaimo ou Departure Bay..... { Si le bâtiment tire moins de 10 pieds d'eau, \$3 par jour; \$4 pour 10 pieds et au-dessus.

A Burrard Inlet..... { \$3 par pied pour les navires dont le tirant d'eau est au-dessous de 10 pieds.
 { \$4 pour ceux de 10 pieds et au-dessus.

New Westminster... { Tarif de convention, mais qui ne devra pas excéder \$6 pour les bâtiments à voiles, et \$4 par pied pour les navires à vapeur.

b. Afin de donner plus de force à ces règles et ordonnances, les limites des districts de pilotage seront ainsi définies:

VICTORIA ET ESQUIMALT.—En dehors d'une ligne qui part de Trial Island à Race Rocks Light, relèvement, N.-E., par N., et S. O. par S. (magnétique).

BURRARD INLET.—Une ligne qui part du Passage Island à Pointe Grey, le relèvement de cette dernière place étant S. E. (magnétique).

RIVIÈRE FRASER.—Au large du phare-flottant.

NANAIMO ET DEPARTURE BAY.—En dehors d'une ligne à partir de Entrance Island à un certain point sur l'Île Vancouver, à un mille à l'O. de West Rocks, dont le relèvement est O (magnétique) et à l'entrée sud par les Détroits de Dodd, une ligne tirée du point de repère qui se trouve sur l'Île Gabriola à Sharpe Point, relèvement, S. O. par O $\frac{1}{2}$ O., et N. E. par E. $\frac{1}{2}$ E. (magnétique).

Autres Ports.—Les limites en seront définies de temps à autre par la Commission de Pilotage, à mesure que les besoins s'en présenteront.

c. Tout navire qui, après avoir débarqué à Esquimalt une partie de son chargement, et payé dans ce port le prix complet de son pilotage, ne paiera pour se faire piloter, s'il continue ensuite jusqu'à Victoria dans le but d'y disposer du reste de son chargement, qu'une somme additionnelle de \$1.50 par pied, s'il est sous vapeur; la même règle s'appliquera à tout navire partant de Nanaimo à destination de Departure Bay, *vice versâ*, avec ou sans l'aide de la vapeur.

d. Si un pilote se charge de piloter un navire du district de pilotage des ports de Victoria et Esquimalt, ou de la Baie Royale, jusqu'aux districts du Port de Nanaimo, Burrard Inlet, ou aux bancs de Sable de la Rivière Fraser, ou *vice versâ*, il recevra un honoraire additionnel de \$3 par pied si c'est un voilier, et de \$10 par jour pour un navire à vapeur ou un voilier à la remorque d'un vapeur, tant qu'ils seront en pleine mer; la journée étant vingt-quatre heures, et toute fraction ou partie de journée devant être comptée comme un jour entier. On ne devra charger que le quart du tarif pour les navires sous vapeur ou à la remorque d'un steamer.

e. La partie ou fraction d'un pied qui est de six pouces ou au-dessous, doit être considérée comme un demi-pied; au-dessus de six pouces on pourra exiger le pied entier.

3. Tout patron de navire qui emploiera comme pilote une personne qui n'a pas de certificat, ou qui l'ayant, se trouve à piloter hors des limites qui lui sont fixées, ou que comporte son certificat, et cela après qu'un pilote autorisé se sera offert pour conduire tel navire, pourra être condamné, pour chaque délit de ce genre, à payer le double du montant qui aurait pu être exigé de lui légalement.

4. Toute personne pourra légalement et sans s'exposer à aucune pénalité piloter ou continuer de piloter un navire, tant qu'un pilote autorisé n'aura pas offert ses services; ou lorsque tel navire sera en danger, ou que le patron se trouvera obligé par les circonstances de demander ce qu'il jugera lui être nécessaire.

5. Tout pilote autorisé peut, lorsqu'il se trouve dans les limites de sa juridiction ou de celle que lui donne son certificat, remplacer toute personne qui n'est pas admise et reçue pilote, ou qui se trouve en dehors du district qui lui est assigné, et, au cas où ce dernier continue la conduite du navire après que tel pilote autorisé aura offert de le piloter, encourra une amende de pas plus de deux cent cinquante piastres, ni moins de cent.

6. Tout pilote suspendu dans ses fonctions, ou subissant une condamnation pour avoir forfait à son certificat, qui agit comme tel pendant sa suspension, est passible des mêmes pénalités que ceux qui agissent comme pilotes sans y être autorisés. (*Voir* paragraphe 5.)

7. Toute somme de deniers due pour pilotage à n'importe quel port de la province de la Colombie-Britannique peut être recouvrée sommairement du ou des propriétaires du navire, ou des consignataires ou agents qui auraient dû payer en arrivant, si c'est au port d'entrée, ou au départ, s'il vient de l'étranger, en s'adressant à un magistrat stipendiaire ou en prenant des procédés devant deux juges de paix. Cette somme d'argent peut être perçue de la manière prescrite à "l'Ordonnance de pilotage, 1867."

8. Tout navire qui ne tombe pas sous le coup de ces règles et ordonnances paiera, s'il ne requiert pas ses services, la moitié des honoraires du pilotage d'entrée à tout pilote autorisé qui le héléra hors du port, ou hissera son pavillon de pilote s'il n'est pas plus qu'à un mille de distance de tel navire.

9. Le choix du pilote de sortie revient de droit au capitaine; mais s'il n'en prend pas, il devra payer la moitié du tarif de sortie au premier pilote qui lui offrira ses services.

10. Tout navire, qui ne prendra pas de pilote pour naviguer dans les détroits, n'en paiera pas moins tous les honoraires de pilotage.

11. Les navires qui auront besoin d'un pilote devront hisser un pavillon à l'avant au moins deux heures avant leur départ, s'ils veulent sortir du port.

12. Le pavillon est le même pour toutes les possessions britanniques, c'est-à-dire barre blanche et barre rouge horizontales. La Commission de Pilotage peut à volonté déterminer la grandeur qu'il doit avoir.

13. Si un navire est forcé par la tempête, ou pour toute autre cause, de mouiller ou chercher un refuge dans aucun des ports ou rades de cette province, il n'aura pas pour cette raison de pilotage à payer.

14. Chaque fois qu'un navire se fera remorquer par un vapeur, le pilote du bâtiment remorqué conservera le commandement et la direction des deux, quand bien même il y aurait un pilote à bord du steamer.

15. Le pilote qu'on obligera de prendre la mer aura droit de réclamer du patron ou du propriétaire du navire, sa somme de \$5.00 par jour jusqu'à leur retour au point de port, en outre les frais de voyage pour revenir.

16. Les bâtiments à vapeur qui font le trajet une fois par semaine ou plus souvent entre Victoria et aucun des ports de Puget Sound ou du Détroit de Fuca, ne paieront aucun pilotage, à moins que les patrons de ces navires prennent de fait un pilote à chacun de leurs voyages ou retiennent permanemment les services de tel pilote.

Ces règlements ont été en force depuis le mois d'août 1873, jusqu'au 19 de mars 1877, jour où nous avons reçu les nouvelles ordonnances.

EDGAR CROW BAKER,
Secrétaire.

RELEVÉ du montant total d'honoraires perçus pour pilotage, indiquant les montants reçus de navires anglais et étrangers, jusqu'au 31 décembre 1876. Le tout conformément à la section 24, clause 4, de l'Acte concernant le pilotage.

Anglais.		Américain.		Allemand.		Français.		Italien.		Nicaragua.		Hawaïen.		Péruvien.		Brême.		Norvégien.		RÉCAPITULATION.		Total.	
\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
44	00	812	00	147	00	26	00	177	00	166	00	12	00	250	00	253	00	60	00	Anglais		1,413	12½
188	75	1,500	00	100	00	98	00			42	00	21	00							Américain		4,010	50
203	00	616	25							74	00									Allemand		247	00
235	87½	256	50			193	37½			42	00									Français		317	37½
260	00																			Italien		177	00
491	50	223	25																	Nicaragua		324	00
		320	00																	Hawaïen		33	00
		382	50																	Péruvien		250	00
																				Brême		253	00
																				Norvégien		60	00
1,413	12½	4,010	50	247	00	317	37½	177	00	324	00	33	00	250	00	253	00	60	00			7,085	00

REMARQUES.—La clause No. 4, ci-dessus citée, comportait aussi "qu'il fallait indiquer les différents montants reçus des bâtiments de toutes classes soumis aux honoraires de pilotage, durant le temps où le tarif a été en force, ainsi que les montants retirés par les pilotes dans l'exécution de leurs devoirs." Il m'est impossible de vous faire rapport à ce sujet, pour les opérations de l'année dernière, attendu que d'après les anciens règlements les pilotes percevaient eux-mêmes leurs honoraires, et n'en rendaient aucun compte; de fait on ne le leur demandait même pas. Il m'a fallu bien du temps et beaucoup de trouble pour obtenir les renseignements que je vous transmets avec les présentes. La négligence que je semble avoir apportée à vous envoyer ce rapport que vous me demandiez sous le plus court délai, est due à l'incapacité (réelle ou feinte) et à la mauvaise volonté de M. Jas. McIntosh (pilote de la C.-B.) à me donner sa quote-part de renseignements nécessaires pour compléter mes statistiques. Les nouveaux règlements mettent fin à ce désagrément. A l'avenir, nous serons en état de donner jour par jour toutes les informations que vous me demandiez, et bien d'autres; car chaque pilote est tenu de faire ses rapports sur des blancs imprimés, et les honoraires de pilotage sont perçus par le secrétaire. Bref, nous tenons, en conformité à "l'acte de 1873," "amendé en 1875," ainsi qu'aux règlements, un journal de tout ce qui a rapport, directement ou indirectement, au pilotage. Avant de finir, j'aime à vous faire savoir que le rapport de cette année ne se fera pas attendre, et que je suis à préparer des statistiques que je vous transmettrai avec le reste et qui contiennent des renseignements très intéressants au sujet du pilotage et du commerce maritime de ce district.

N. B.—Les chiffres ci-dessus donnent le montant total des recettes. Je n'ai pu me procurer celui des dépenses, tel que bateaux de pilotes, etc.

Approuvé et soumis.

W. W. CLARKE,
JCHN DEVEREUX,
COOTE M. CHAMBERS, } Commissaires.

EDGAR CROW BAKER, *Secrétaire trésorier.*

VICTORIA, COLOMBIE-BRITANNIQUE, 18 avril 1877.

Dr. RECETTES et dépenses.—Relevé en conformité de la section 24, clause V.

Av.

1876.		\$	cts.	1876.		\$	cts.
16 mars	Reçu de F. Revely, pour honor. de certificat	5	00		<i>Frais judiciaires :—</i>		
17, 24 "	W. Scott, pour admis. et certificat	15	00	20 mars	Drake et Jackson, balance de compte.....	29	87
18 "	G. Rudlin, do	15	00		<i>Dépenses générales :—</i>		
18 "	Jno. Sabiston, honor. de certificat	5	00	8, 10 avril	Le Colonist et le Standard, annonces.....	7	50
20 "	Jas. McIntosh do	5	00		<i>Dépenses de bureau :—</i>		
20 "	Jas. Ramsay do	5	00	10, 12 "	Hibben et Cie., pour papeterie.....	7	25
14 juin	Jas. Ramsay, certificat en duplicata	10	00		<i>Compte de poste :—</i>		
14 "	Jno. Ramsay, honoraire d'admis. do	15	00	12 mai	Timbres.....	1	46
8 juillet	Jas. Christensen do	15	00		<i>Compte de Cartes :—</i>		
9 août	John Ramsey, honoraires.....	5	00	17 juillet	Stahlschmidt et Cie., dépenses pour cartes.	7	50
9 "	James Christensen, honoraires.....	5	00	1er sept.	do	8	00
9 "	James McIntosh do	5	00		<i>Compte de poste :—</i>		
9 "	George Rudlin do	5	00	11 "	Timbres.....	0	60
9 "	Fred. Revely do	5	00		<i>Compte d'impressions :—</i>		
9 "	Jno. Sabiston do	5	00	6 oct.	Le Standard, 100 copies de règlements...	18	00
21 "	James Ramsey do	5	00	30 déc.	<i>Compte d'impressions :—</i>		
21 "	William Scott do	5	00	31 "	Alexander Rose, pour règlements.....	12	50
					Balance en mains.....	37	32
						\$130	00

EDGAR CROW BAKER,
Secrétaire-trésorier.

VICTORIA, C.B., 31 décembre 1876.

VICTORIA, C. B.

12 mars 1877.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre en date du 21 février, et reçue ce jour, j'ai l'honneur de faire rapport de ce qui suit:—

1. Je n'ai encore rien reçu, depuis ma nomination, qui a eu lieu le 21 septembre 1875, soit à titre de salaire, soit pour me récompenser de mes services; et ce faute de "fonds disponibles."

2. La balance qui revenait, le 1er janvier 1877, à la Commission de Pilotage était de \$37.32, somme que je garde par devers moi pour faire face aux dépenses de bureau, etc.

3. Je n'ai déposé aucun argent, ni fait de placement, de sorte qu'il ne court actuellement aucun intérêt.

4. Le seul argent que j'aie perçu l'a été pour les renouvellements semestriels des certificats de huit pilotes, \$10.00 (suivant les anciens règlements); j'ai reçu instruction de me guider sur eux, tant que les nouveaux ne seront pas venus en force.

5. Aussitôt que j'aurai les renseignements nécessaires, je vous transmettrai des détails sur tous les sujets qui vous intéressent.

J'ai l'honneur d'être monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

EDGAR CROW BAKER,

Secrétaire.

A l'honorable

Ministre de la Marine, etc.,

Ottawa.

ANNEXE No. 65.

RAPPORT SUR LA POLICE DE RADE DE MONTRÉAL POUR
L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1876.

MONTRÉAL, 11 décembre 1876.

MONSIEUR, — Suivant les instructions que vous m'avez envoyées dans votre lettre du 4 courant, j'ai l'honneur de vous transmettre des tableaux indiquant le nombre des prisonniers qui ont été arrêtés par la police de rade de Montréal, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876 ; ainsi qu'un état de la dépense de la police de rade pendant l'année.

Sur demande faite au département et qui fut accordée, la force fut assermentée le 1er mai et licenciée à la clôture de la navigation, le trente du mois dernier.

Le nombre des arrestations a été de 438, soit 322 moins que l'année dernière.

L'embauchage, en autant que le port de Montréal est concerné, ne se pratique plus ici. Deux cas seulement se sont présentés dans toute l'année, l'un en mai et l'autre en juin, contre dix que comportait le rapport de l'année dernière. Toutes les précautions ont été prises pour faire avorter les efforts de ceux qui se livrent à cette occupation, et nous n'avons qu'à nous féliciter des résultats.

Je suis heureux de constater que les efforts du département pour nous faire avoir une station de police convenable, vont être couronnés de succès. Suivant vos instructions, j'ai ouvert des négociations avec les commissaires du havre, et elles marchent rapidement.

Je suis obligé de répéter ce que je vous disais l'année dernière, à propos de l'insuffisance de la police de rade de Montréal. Encore une fois, elle n'est pas assez nombreuse pour les devoirs qu'elle a à remplir. Depuis qu'on a prolongé les quais jusqu'à Hochelaga, afin de donner de la place aux bâtiments de mer qui se rendent jusqu'ici, la distance que chaque membre de la force est obligé de parcourir durant son quart, est trop grande pour assurer la protection qu'exigent les intérêts maritimes et mercantiles.

Tout me porte à croire que le présent rapport sera le dernier que j'aurai l'honneur de vous transmettre en ma qualité de commissaire de la police fédérale. Je profite de cette occasion pour reconnaître publiquement la bonne tenue et l'efficacité des hommes qui composent la police de rade de Montréal. Depuis ma nomination, qui date du mois de février 1856, c'est-à-dire au-dessus de vingt ans, je n'ai que des félicitations à leur donner ; leur bonne conduite leur fait honneur. Si ce corps jouit de l'estime et de la considération générale, le mérite en revient en partie à l'habileté de leur chef, John McLaughlin, et à l'esprit de discipline qu'il n'a cessé d'entretenir parmi eux, secondé en cela par les quatre sergents qu'il a sous ses ordres. Il faut reconnaître que les nombreux services rendus par le chef et ses hommes ont répandu leur réputation au loin, et ce m'est une grande satisfaction, en quittant ce service du gouvernement, que de savoir que je laisse dernière moi une police qui fait honneur non-seulement au ministère, mais à tout ceux qui s'y trouvent intéressés, un corps qui n'est surpassé par aucun autre du même genre dans le Canada.

Je me permettrai aussi d'exprimer mon regret que des circonstances incontrôlable viennent mettre un terme à nos rapports amicalement officiels ; j'en conserverai toujours un souvenir agréable. Grâce à l'activité que vous avez toujours déployée, à l'assistance cordiale que vous n'avez cessé de prêter en tout temps, vous avez donné à cette partie du service public dont vous avez la charge une impulsion dans la voie du progrès qui ne cherche qu'à augmenter. C'est à votre généreuse coopération, aux idées larges dont vous avez toujours fait preuve à son égard, qu'il faut attribuer le succès qui n'a cessé d'accompagner ce corps de police depuis sa formation.

J'ai l'honneur de demeurer,

Votre obéissant serviteur,

CHAS. J. COURSOL,

Commissaire de la police fédérale.

WM. SMITH, écr.,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

Accidents arrivés sur les quais pendant l'année fiscale expirée le 30 juin, 1876.

1er juillet 1875, 9 heures a. m.—Comme le vapeur “Victoria” de la compagnie Richelieu traversait de St. Lambert, il donna contre une roche placée à fleur d’eau et sombra avant de pouvoir atteindre le quai.

2 juillet, 2 heures p. m.—Le feu se déclara tout-à-coup dans le phare construit sur le quai de l’île. M. Brit, arrimeur, et quelques-uns de ses employés parvinrent à s’en rendre maîtres.

11 juillet, 9 heures p. m.—James Mahoney tomba à l’eau en voulant traverser l’écluse No. 2 du canal. Il fut retiré par les employés.

18 juillet, 6 heures p. m.—Trois jeunes gens étaient traversés à l’île Ste. Hélène dans une embarcation qu’ils avaient louée sur le port. Pour revenir ils embarquèrent quatre autres compagnons, ce qui faisait sept personnes dans la chaloupe. Rendus à moitié chemin, la chaloupe s’emplit d’eau, et l’un d’eux, Nolan, se noya.

21 juillet, 7 heures p. m.—Le vapeur “Canadian” s’échoua, en remontant le fleuve, en face du débarcadère Bonsecours.

24 juillet, 8 heures a. m.—Un matelot du nom de James McNamara tomba du mur de revêtement sur le devant de la locomotive du Grand-Tronc qui passait au dessous dans le moment et allait à toute vitesse. Il brisa la lampe de la locomotive; mais par le plus grand des hasards, il ne se fit pas tuer; il reçut cependant des blessures graves. Je le fis transporter à l’hôpital général.

1er août, 11 heures p.m.—Andreas Gabrielson, le commis de vivres de la barque “To Venner,” tomba de son bord à l’eau et se noya.

2 août, 8 heures a.m.—Pendant qu’on déchargeait du charbon du navire “Lady Clair,” le palonnier se rompit et le seau tomba sur l’un des travailleurs, Cyrille Gauthier, lui infligeant des blessures sérieuses. Je le fis transporter à sa résidence.

5 août, 2 heures p.m.—James Hammond se noya près du pont Victoria.

7 août, 11 heures p.m.—James Downey, employé à bord de la barque “E. Z. Green” tomba dans le bassin du canal. Il fut retiré par ses camarades.

13 août, 11 heures a.m.—Un journalier du nom d’Edward White, occupé à travailler à bord du navire “Lake Superior” tomba dans la cale et s’infligea, dans sa chute, des blessures très graves. Je le fis transporter à l’hôpital général.

15 août, 4 heures p.m.—Un jeune homme se noya en se baignant à l’île Ste. Hélène.

16 août, 2 heures p.m.—M. Smith, contre-maître de la fonderie McDougall, vint m’avertir qu’il avait trouvé dans l’écluse de la fonderie le cadavre d’un noyé, qui fut reconnu pour être Ovila Currie. Je fis avvertir le coroner.

18 août, 9 heures a.m.—Pendant que James Steel était employé à décharger du charbon de la barque “Gilsland,” il fut frappé par la cuve et précipité en bas de l’écoutille. Dans sa chute, il se brisa des côtes. Je le fis transporter chez lui.

28 août, 10 heures 30 a.m.—John Campbell, boucher du navire “Corinthian,” tomba dans le bassin de la Reine et se noya. Le coroner fit son enquête sur le cadavre.

28 août, 3 heures p.m.—Un journalier du nom de John Gordon fut tué par le seau pendant qu’il déchargeait du charbon à bord d’une barque mouillée dans le canal, en face de l’usine de Molson. Le coroner fut mandé et fit une enquête.

29 août, à 4 heures p. m.—On trouva dans le canal le cadavre d’un homme noyé qui fut reconnu pour Onésime Morin. J’envoyai avvertir le coroner.

31 août, vers 4 heures p. m.—Le capitaine Roy, de la barque *Mary*, recueillit en face de la rue Jacques-Cartier un noyé qui flottait sur la rivière. On identifia le cadavre comme celui de James Kehoe, chauffeur à bord du navire *Nyanza*. Le coroner tint son enquête.

4 septembre, 8 heures a. m.—Un cheval attelé à une voiture, et qu’on employait aux travaux du canal à Black Bridge, en voulant reculer pour décharger de la pierre fut précipité en bas de la levée et se tua.

4 septembre, vers 2 heures p. m.—Placide Félibault, jeune enfant de quatre ans, résidant avec ses parents à bord de l’élévateur flottant No. 7, tomba dans le bassin du Roi et se noya. Le coroner fut appelé.

10 septembre, à 6 p. m.—Randolph McDonald, fils de M. McDonald, entrepreneur, tomba d'un chaland dans le bassin du canal. Ceux qui étaient avec lui dans l'embarcation le retirèrent.

Le 13 septembre, à 7 heures a. m., un inconnu tomba du mur de revêtement sur le quai, et dans sa chute s'infligea de sérieuses blessures. On le transporta à l'hôpital général.

Le 22 septembre, à 10 heures p. m., le commis des vivres du navire *Venezia*, en remontant le passe-avant pour regagner son bord, tomba dans le bassin du Roi; il fut retiré de l'eau par les matelots du bâtiment et l'homme de police qui était de quart dans les environs.

Le 23 septembre, vers midi, l'un des matelots du navire *Palestine*, un nommé Louis Moreau, en voulant jeter une amarre sur le quai, perdit pied et tomba dans l'écouille, et se blessa grièvement. Je le fis transporter à sa résidence.

Le 27 septembre, vers minuit, un matelot du brick *Cerdie* nommé Peter Logan tomba dans le fleuve; il fut sauvé par les deux hommes de police Briand et Cuggy.

4 octobre, 5 heures p. m.—Deux individus en chaloupe furent entraînés par le courant entre le bateau traversier de Longueuil et la barge *Hanson*. A cet endroit l'embarcation chavira, mais tous deux furent sauvés.

4 octobre, 2 heures p. m.—John Guerin et John Philips, pendant qu'ils travaillaient à bord de la barque *Strathearn*, tombèrent tous deux de l'échafaud où ils se trouvaient, dans le fleuve. Les matelots du bord les retirèrent de l'eau.

6 octobre, vers 9 heures p. m.—Un journalier du nom de William Martin tomba dans la rivière, au Pont Victoria, pendant qu'il était dans un état d'ivresse avancé. Il dut son salut à l'intrépidité et aux efforts multipliés de M. Brennan, arremeur.

6 octobre.—Le cadavre de Moïse Riendeau, de Boucherville, fut trouvé dans le fleuve, à 2 heures p. m., en face de Longueuil. Je donnai avis du fait au coroner, qui tint une enquête.

9 octobre, 4 heures p. m.—Maurice Beauchamp, le second du vapeur à hélice *Montréal*, tomba du troisième pont de son bâtiment, sur le tillac de la barge *America*, à côté de laquelle il se trouvait alors. Je le fis transporter à l'hôpital général, où il est mort.

20 octobre, 5 heures p. m.—John Malcolmson, le propriétaire du vapeur à hélice *Acadie*, mouillé dans le bassin du Roi, tomba, en se rendant à son bord, entre son bâtiment et la barque *Strathearn*. Il succomba aux blessures qu'il s'était infligées dans sa chute. Le coroner tint une enquête sur son cadavre.

27 octobre, 10 p. m.—Un matelot du brick *Ravenwood*, Richard Laurin, tomba dans le bassin Elgin. Il en fut retiré par l'homme de police qui faisait son quart, aidé de J. Dowd, gardien de nuit.

Le 28 octobre, à 7 heures du soir, le second de la barque *Churchill* tomba dans le fleuve au débarcadère Russell; il en fut retiré par son équipage.

Le 29 octobre à 11 heures p. m., Thomas Simpson, matelot du navire *Beamall*, se cassa un bras, en tombant du mur de revêtement sur le quai. Il fut envoyé à l'hôpital général.

Le 30 octobre, à 7 heures du soir, Henry Turner, de la rue St. Constant, tomba à l'eau au quai de l'Île; l'homme de police qui était de quart dans le moment, aidé de John Regan, opéra son sauvetage.

5 novembre, 11 heures p. m.—Laurent Charlebois, capitaine de la barge *Princess*, tomba dans le fleuve, au débarcadère Russell, et s'en retira sain et sauf avec l'aide de Octave Bourbonnière et Honoré Norval.

Le 5 novembre, à 2 heures du matin, un nommé Guedeny Auguste, Français d'origine, fut écrasé sur le quai par les chars du Grand-Trône, qui lui coupèrent une jambe complètement et lui endommagèrent beaucoup l'autre. On le transporta à l'hôpital, où il mourut quelques jours après.

15 novembre, 9 heures a. m.—Au moment où la barge *Lacombe* pénétrait dans la première écluse du canal, un des matelots nommé Narcisse Gilbert tomba dans le fleuve, mais fut de suite retiré de l'eau par ses camarades.

Le 17 novembre, à 6 heures p. m.—On découvrit que le feu était à bord de la

barge *Montcalm*, mouillée dans le bassin du Roi. L'incendie fut promptement éteint par l'équipage.

Le 19 novembre, à neuf heures et demie du soir, l'homme de police Banville s'aperçut que le feu s'était déclaré à bord de la barge *Clara*, dans le bassin du Canal. Il sonna aussitôt l'alarme; en un instant les pompiers étaient rendus sur les lieux et maîtres de l'incendie. La cabine du bâtiment fut complètement détruite. Si le feu n'avait pas été découvert à temps, il est bien probable que les entrepôts de farine auraient brûlé.

Le 29 janvier 1876, vers 6 heures du soir, deux cultivateurs s'en retournaient, après avoir vendu leurs charges de foin, lorsqu'ils s'enfoncèrent dans une mare pratiquée dans la glace. Hommes et chevaux se noyèrent; un troisième qui les suivait échappa au danger, et revint à la ville afin de donner l'éveil.

Le 14 mai, à 4 heures p.m., deux jeunes gens s'embarquèrent pour aller faire une promenade en chaloupe sur la rivière; mais pendant le trajet, l'un d'eux, Léonard Lymbary, se noya.

15 mai, 8 heures p.m.—Une voie d'eau se déclara tout à coup à bord de la barge *Lightning*, qui prenait un chargement de sel du navire à vapeur *Lac Champlain*, mouillé dans le bassin du Roi; quelques instants après, ce bâtiment coulait bas avec 4,000 sacs de sel qui s'y trouvaient dans le moment.

Le 23 mai, à 9 heures p.m., une explosion eut lieu à bord du navire à vapeur *Sarmatian*, causée par l'inflammation spontanée du gaz lorsque les arrimeurs ouvrirent les écoutilles de la soute au charbon. L'homme de police Isaac Lee donna le signal d'alarme qui fit venir toute la brigade du feu, et bientôt l'élément destructeur put être maîtrisé.

Le 25 mai, à une heure du matin, Robert Brown, matelot à bord du navire *Dumbartonshire*, tomba dans le fleuve; le gardien de nuit se porta à son secours et réussit à le retirer.

Le même jour, à midi, Patrick Lafferty, journalier, eut la jambe cassée en travaillant à du fer en gueuse qui se trouvait sur le quai. Il fut transporté à l'hôpital général.

26 mai.—Dans un des trajets du vapeur *Laprairie* à Montréal un de ses tuyaux creva, et dans un instant le bâtiment s'emplit de vapeur, au grand effroi des passagers, qui se précipitèrent sur les ceintures et autres objets de sauvetage, afin d'être prêts à toutes éventualités. Ce ne fut qu'après beaucoup de difficultés que ce vapeur put regagner son quai.

Le 26 mai, à 10 heures p. m., Patrick McEvoy se fit casser la jambe par une cuve à charbon qui tomba sur lui pendant qu'il travaillait à bord du navire *Swaedale*.

31 mai.—Pendant que le navire à vapeur *Moravian* se trouvait à la Pointe-Lévis, Thomas Sharkey, un des chauffeurs, tomba en bas de la grande écoutille et s'infligea dans sa chute des blessures très graves à l'épine dorsale. Lorsque le navire arriva à Montréal, on le transporta à l'hôpital général.

Le 1er juin, à 4 heures p. m., on trouva le cadavre de Patrick O'Connell noyé dans le canal. Le coroner fit son enquête.

Le 13 juin, à 1 heure et demie du matin, James Hacking, matelot du navire à vapeur *Texas*, tomba dans la cale en arrivant à son bord, et se blessa grièvement. Il fut envoyé à l'hôpital général.

Le 14 juin, à 1 heure p. m., un homme du nom de John Campbell, après s'être dépouillé de tous ses vêtements, se précipita volontairement dans le fleuve au débarcadère Victoria. Il fut emporté par le courant et se noya avant qu'on pût lui porter secours.

Le 22 juin à 1 heure de l'après-midi, James O'Laughlin, journalier employé au navire *Thomas Hamlin*, montait à bord, lorsque l'échelle cassa, et il tomba dans la rivière. Les matelots se portèrent à son secours et le retirèrent de l'eau.

Le 29 juin, vers 11½ a.m., James Norton fut frappé à la tête, pendant qu'il se baignait dans le canal, par l'hélice du navire à vapeur *Lac Michigan*, et tué instantanément. Le coroner fit l'enquête ordinaire sur le cadavre.

JOHN McLAUGHLIN,

Chef de la police de rade de Montréal,

MONTREAL, 1er juillet 1876.

Statistique des prisonniers arrêtés par la police de rade e Montréal, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.

Mois.	Vol de grand chemin.	Efracction dans une boutique.	Bris de prison.	Blessures.	Assaut et batterie.	Assaut et résistance à la police.	Ivresse.	Ivresse et désordre.	Matelots ivres et refusant d'obéir à bord.	Matelots déserteurs.	Matelots s'absentant sans permission.	Matelots refusant de servir.	Matelots volant la cargaison.	Racolage.	Charetiers obstruant les quais.	Courses désordonnées.	Cruauté aux animaux.	Se baignant sur les quais.	Larcin.	Vagabondage.	Se baignant vis-à-vis la ville.	Tentatives de suicides.	Folie.	Protection.	Total.	Observations.	
Juillet 1875.....	1	.....	.....	.....	5	1	42	2	5	2	3	5	1	.....	1	2	.....	2	4	.....	.....	1	.....	14	93	
Août ".....	.....	.....	.....	1	2	2	32	3	1	2	3	10	.....	.....	1	.....	.....	5	15	4	6	.....	.....	11	98	
Septembre ".....	.....	.....	.....	1	.....	2	30	6	1	.....	6	3	.....	.....	2	1	1	4	14	.....	.....	.....	.....	24	98	
Octobre ".....	.....	.....	.....	.....	1	4	21	1	4	5	3	5	.....	.....	1	.....	1	2	9	5	.....	.....	1	18	83	
Novembre ".....	.....	1	.....	.....	1	.....	15	3	1	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	4	4	4	.....	.....	.....	16	46	
Décembre ".....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	1	.....	.....	.....	2	5	
Janvier 1876.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	8	9	
Février ".....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	5	
Mars ".....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	2	
Avril ".....	.....	2	.....	.....	.....	.....	16	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	8	
Mai ".....	.....	.....	.....	1	1	1	9	3	3	9	7	1	.....	1	.....	.....	.....	.....	7	.....	.....	.....	.....	24	53	
Juin ".....	2	.....	1	.....	9	1	9	3	3	9	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	4	12	.....	3	1	.....	15	81	
.....	3	3	1	3	19	10	166	22	18	18	4	22	24	1	2	5	3	2	17	69	13	9	3	1	143	581	

Vingt personnes se sont noyées dans le havre et le canal durant l'année, et vingt-sept ont failli l'être, mais ont pu être sauvées.

JOHN McLAUGHLIN,
Chef de la police de rade de Montréal.

MONTRÉAL, 1er juillet 1876.

ANNEXE No. 66.

BAPPORT DU CHEF DE LA POLICE DE RADE DE QUEBEC, POUR
L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel de chef de la police de rade de Québec pour l'année expirée le 31 décembre 1876. Annexé à ce rapport se trouve un état donnant le nombre des personnes arrêtées par la police de de la rade, les divers délits qu'elles ont commis, et leur nationalité.

Le 1er mai, les hommes ont prêté serment. Leur nombre a été beaucoup réduit, de même que leur paie, qui est de 20 centins de moins parjour pour chaque membre force.

La force se compose de :—

Un chef qui est aussi préposé à l'engagement des matelots dans le port et dont la solde est de	\$1,200.00 par année.
Un sous-chef.....	2.60 par jour
Un timonier.....	2.10 “
Cinq patrons d'embarcation.....	1.60 chaque par jour
Trente-cinq constables.....	1.30 “
Un mécanicien.....	50.00 par mois.
Un aide-mécanicien.....	25.00 “

Pendant le jour, le yacht à vapeur fait les deux tiers du service sur le fleuve. Les chaloupes de la police sont montées chacune par un patron et six constables qui font une constante patrouille sur le fleuve pendant la nuit. La police fait le service de tous mandats à bord des navires et sur les deux rives du fleuve.

Elle fait aussi la recherche du bois, des embarcations et autres choses perdues par les navires, les radeaux ou les estacades.

On fournit au maître du havre, ou à son aide, une chaloupe ou un yacht à vapeur lorsqu'ils en ont besoin. Le dernier acte, 36 Vict., chap. 129, a été appliqué dans toute sa force et valeur, et les patrons des navires sont unanimes à reconnaître qu'il n'y a aucun port dans toute l'Angleterre ou ailleurs où ils sont aussi bien protégés qu'à Québec. Trois matelots, auxquels on avait fait consentir d'agir comme agents d'embaucheurs, furent arrêtés pour s'être transportés d'un navire à l'autre, et ce sans permission; ils subirent leur procès et furent condamnés chacun à deux années de pénitencier.

Un racoleur, pour avoir hébergé un matelot déserteur, a été condamné à trois mois de prison aux travaux forcés.

On avertit chaque matelot, lorsqu'il signe la feuille d'engagement, du jour et de l'heure où il doit embarquer; de plus on tient un registre des maisons de pension où il se retire. On ordonne à celui qui s'engage de se trouver avec ses effets à l'heure indiquée au poste de la police de rade, qui le transporte gratis à son bord. Est-il absent, nous nous mettons à sa recherche, et nous l'embarquons. Les racoleurs avaient l'habitude auparavant de charger une piastre à chaque matelot qu'ils embarquaient; ils agissaient de même vis-à-vis de ceux qui désertaient. Cette coutume n'existe plus, et maintenant les patrons de navire n'ont rien à faire avec les racoleurs. Si le navire où vont s'embarquer les matelots qui viennent du bureau d'engagement est mouillé près du quai, la police s'y tient jusqu'au moment où il quitte son poste, et, s'il part pour la mer, elle demeure à bord tant qu'il n'a pas dépassé la Pointe Lévis et lorsqu'elle voit que tout est en règle.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

R. H. RUSSELL,

*Chef de la police de rade et préposé à
l'engagement des matelots.*

WILLIAM SMITH, écr.,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

ETAT indiquant le nombre des personnes arrêtées par la police de rade de Québec, les divers délits commis par ces personnes, et la nationalité à laquelle elles appartiennent, durant la saison de navigation de 1876.

Délit.	Combien de fois commis.	A quel pays appartenait les matelots arrêtés.	Nombre.
Désertion.....	46	Angleterre	166
Désertion de la Batterie "B" d'Artillerie.....	2	Irlande.....	143
Absence du bord sans permission.....	220	Ecosse.....	136
Refus de faire le service.....	121	Galles.....	22
Refus d'aller sur mer.....	45	Canada.....	60
Négligence de s'embarquer	33	Australie.....	4
Mandats d'arrestation pour assaut	18	Jersey.....	2
Assauts à bord des navires.....	12	Terreneuve	2
Assauts par des capitaines sur l'équipage	4	Etats-Unis.....	24
Assauts par des seconds sur l'équipage	5	France.....	22
Capitaines assaillis par l'équipage	10	Norvège.....	57
Seconds assaillis par l'équipage.....	11	Suède.....	31
Ivres sur les quais et les rues.....	85	Grèce.....	2
Ivres et voies de fait à bord.....	48	Belgique.....	4
Vols à bord.....	6	Prusse	6
Vols à terre.....	4	Russie.....	1
Agents de racoleurs montant à bord d'un navire sans permission, deux années de pénitencier chacun.....	3	Hollande.....	8
Assauts sur des matelots par des racoleurs.....	2	Espagne.....	2
Racoleurs hébergeant des matelots déserteurs	1	Portugal	4
Blessures.....	3	Allemagne.....	11
Protection pour la nuit.....	58	Danemark.....	9
		Finlande.....	11
		Antilles.....	2
		Afrique.....	2
		Autriche.....	1
		Brésil.....	1
		Italie	4
Total.....	737	Total.....	737

ANNEXE No. 67.

RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE MONTRÉAL POUR L'ANNÉE CIVILE DE 1876.

BUREAU DU GARDIEN DU PORT,
MONTRÉAL, 26 décembre 1876.

MONSIEUR, —J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur les opérations de l'année qui vient de s'écouler.

Je n'ai éprouvé en général aucune difficulté à faire observer les dispositions de l'acte des gardiens de port, non plus que dans l'exécution de mes devoirs officiels. Personne ne m'a porté plainte contre le fonctionnement de la loi, pendant la dernière année.

Tous les navires anglais qui sont venus du Royaume-Uni avaient sur leurs côtés la marque réglementaire; mais il ne faut pas se fier à la ligne de charge, attendu que les armateurs peuvent la mettre à la hauteur qu'ils jugent à propos de le faire. C'est un fait que durant toute l'année dernière, à l'exception de deux petits bâtiments, il n'est pas parti de ce port un seul navire qui fût chargé à la hauteur indiquée par cette ligne. Si le cas se fût présenté, je n'ai pas la moindre hésitation à affirmer que tel navire n'eût pas été en état de prendre la mer.

En pratique, ces marques sont inutiles, je dirai plus, elles sont nuisibles, en ce qu'elles sont de nature à induire en erreur ceux qui ne sont pas au fait de la chose.

La presque totalité des armateurs m'ont exprimé leur satisfaction en apprenant que nous avions ici une loi qui empêchait les patrons de surcharger leurs navires, et ce, dans le seul but de plaire aux propriétaires de ces bâtiments en embarquant des cargaisons plus fortes que d'autres navires, dont les capitaines plus prudents ne veulent pas exposer la vie de leur équipage et mettre en danger l'intérêt des consignataires et des assureurs.

Le vingt-neuf de juin dernier, je fus averti que le navire à vapeur *Québec*, de la compagnie Dominion, à destination de Liverpool, avait complété son chargement, et qu'il était prêt à partir. Je m'y rendis aussitôt pour en faire l'inspection définitive. Le résultat de mon examen fut que je m'assurai que le bâtiment était trop chargé, et, en conséquence, j'avertis le capitaine qu'il devait, avant de songer à avoir un certificat de la douane attestant qu'il était en état de prendre la mer, alléger d'abord son navire. Il s'y refusa péremptoirement, et peu après il quitta le port, sans le certificat obligatoire, contrevenant ainsi directement à l'acte concernant les gardiens de port. J'écrivis immédiatement au percepteur des douanes qui prit les mesures nécessaires pour arrêter le bâtiment à Québec. J'appris plus tard, que le *Québec*, après pourparlers, avait été allégé, et que sur obtention d'un certificat, il s'était remis en route.

Je constate avec plaisir qu'aucun bâtiment chargé de blé n'a péri pendant l'année qui vient de s'écouler. En fait de dommages partiels, c'est la barque *Templar* qui a le plus souffert. Le 30 août dernier, elle quitta ce port, ayant dans sa cale un chargement complet de grain, au-dessus de 43,000 boisseaux, je crois. En quittant le golfe St. Laurent, le *Templar* fut assailli par de fortes tempêtes de nord-est, pendant l'une desquelles un coup de mer le jeta sur le côté. Le mât de misaine fut alors coupé, ce qui fit relever le bâtiment. Enfin, après avoir erré quelques temps sur l'océan, la barque fut aperçue par un steamer qui se porta à son secours et la remorqua jusque dans le port d'Halifax. On put alors constater qu'elle faisait beaucoup d'eau et que ses fonds et sa membrure avait beaucoup souffert. Cependant le gros de la charge ne s'était pas déplacé, et en la déchargeant on put constater que

es dommages se bornaient à peu près à 1,000 boisseaux que l'eau avait pénétrés pendant que le bâtiment était sur le côté, en danger de périr.

Je donnai à l'affaire une attention toute particulière, et je tins à voir par moi-même si le bordage du *Québec* avait, lors de son chargement, la solidité qu'il aurait dû avoir.

Vû ces circonstances je pus constater que les intéressés devaient se montrer très satisfaits qu'il eut pu résister si bien aux assauts répétés dont il avait été l'objet.

La saison de la navigation s'est prolongée beaucoup plus tard cette année qu'à l'ordinaire, ce qui a permis aux navires venus sur les derniers temps de pouvoir reprendre la mer avant les glaces. Le dernier arrivé est la barque "Marie" venant d'Anvers avec une cargaison générale, et qui est entrée dans ce port le 18 novembre. Après avoir vidé sa cale, ce bâtiment prit un chargement de blé et fit voile le 22 du même mois pour l'Angleterre, où j'ai appris qu'il était arrivé sain et sauf.

Vous trouverez, ci-inclus, un relevé des recettes et dépenses du bureau durant l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

DANIEL ROSS KERR,

Gardien de port.

A l'hon. A. J. SMITH,

Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT.

Dr.

Etat des recettes et dépenses pendant la saison de 1876.

Av.

Montant du revenu provenant des sources suivantes :—	\$	cts.	Payé à A. Slater, pour quatre mois de sa- laire, du 1er janvier au 1er mai...	\$	cts.	872 00	\$	cts.
droits sur grain.....	.....	1,576 29	do D. R. Kerr, pour quatre mois de salaire, à \$1,800 par année.....	.....	1,932 68	1,932 68	Salaires.	4,661 68
do fleur et farine.....	.....	124 83	do D. R. Kerr, pour huit mois de sa- laire, à \$2,000 par année.....	.....	1,200 00	1,200 00		
do alcalis.....	.....	243 98	do E. Rogers, commis.....	.....	522 00	522 00		
do pommes.....	.....	124 05	do J. G. Shaw, aide.....	.....	135 00	135 00		
do minéraux.....	.....	8 20	do à un garçon de bureau.....	.....	.....	.....		94 00
do tourteaux oléagineux.....	.....	9 09	do pour papeterie.....	.....	.....	.....		351 21
do divers.....	.....	848 62	do pour loyer et combustible.....	.....	.....	.....		160 22
do articles non énumérés.....	.....	1,787 85	do autres dépenses.....	.....	.....	.....		1,833 30
do inspect. de marchandises avariées.....	.....	514 25	do balance.....	.....	.....	.....
do inspect. des bordages de navires.....	.....	1,504 00						
do inspect. des carg. pour l'étranger.....	.....	152 50						
do inspections spéciales.....	.....	206 75						
		\$7,100 41						\$7,100 41
Balance.....	.....	1,833 30	Estimation faite et requise pour rencontrer les dépenses jusqu'au mois de mai prochain	.....	.....	1,803 00		
		\$1,833 30	Balance.....	.....	.....	230 30		
		\$230 30				\$1,833 30		
Balance.....	.....						

315
1877.

1er janvier.....

E. E.

DAVID ROSS KERR,

Gardien de port.

MONTREAL, 28 décembre 1876.

ANNEXE No. 68.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE QUÉBEC, POUR L'ANNÉE
CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.BUREAU DU GARDIEN DE PORT,
SALLES VICTORIA,
QUÉBEC, 27 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date du 11 décembre, ainsi que de celle du 14 courant, qu'accompagnait l'Acte Impérial de la Marine Marchande de 1876, 39 et 40 Viet., chap. 80.

En réponse, j'ai l'honneur de vous faire rapport que l'acte d'amendement concernant les gardiens de port a fonctionné admirablement depuis le temps qu'il existe, et que le commerce en général s'en est beaucoup ressenti.

Les soins et l'attention donnés au chargement et à l'arrimage des cargaisons, ainsi que les précautions prises pour approvisionner les vapeurs de charbon et assurer en tout leur sécurité une fois sur la mer, ont contribué considérablement, suivant moi, à diminuer les risques et les dangers des voyages. Tant que ces mesures seront observées, nous n'en pourrions retirer que des avantages immenses.

J'ai l'honneur de vous informer que le navire à hélice *Colomba*, jaugeant 1,200 tonneaux, et commandé par le capitaine McNabb, et venant de Newcastle, a quitté ce port le 10 mai 1876, sans avoir obtenu de moi le certificat requis par la clause cinq de l'«*Acte pour amender les actes concernant les gardiens de port de Montréal et Québec*», du mois de novembre 1865. Ce navire, parti de Montréal le 10 mai 1876, chargé de grain, s'échoua en descendant le fleuve St. Laurent. On réussit à le remettre à flot en mettant une partie de sa charge dans des allèges, et il continua ainsi sa route jusqu'à Sorel, où il hiverna après avoir repris au préalable tout son chargement. Au mois de mai 1876, le *Colomba* descendit jusqu'à Trois-Rivières où il prit 2,000 madriers, se rendit ensuite à Québec pour y faire sa provision de charbon, et quitta ce dernier port pour la mer sans avoir fait aucun rapport ni demandé de certificat. J'ai transmis des informations détaillées à ce sujet au ministre de la Marine et des Pêcheries, à Ottawa, et à M. J. W. Dunscomb, percepteur des douanes ici.

Le 18 mai, le navire *Gleniffer* de Glasgow, jaugeant 799 tonneaux, capitaine J. Cummings, arrivait à Québec, avec un chargement général consigné à Allans, Rae et Cie., de cette ville. On observa la huitième section de l'acte, qui pourvoit à la nomination d'un gardien de port pour Québec, et le 19 du même mois, on découvrit que la cargaison était endommagée. Requis par le maître de havre de reconnaître la cause du dommage, je me rendis à bord du navire. Je fis un rapport suivant les faits et en donnai communication aux consignataires; mais comme ses conclusions étaient en faveur du bâtiment, ils soutinrent que je n'avais pas droit d'agir dans ces cas-là. L'affaire fut soumise au bureau des examinateurs nommés pour le port, qui décidèrent que cette section ne s'applique pas au cas où plusieurs consignataires sont intéressés, et que le gardien du port ne pouvait en faire l'application. Se désister de la section huit, ci-dessus nommée, serait porter une grande atteinte aux intérêts du commerce.

Le 10 juin, la barque norvégienne *Pallas* jaugeant 407 tonneaux, de Porsgrund, et enregistrée au Bureau Véritas, dans le registre 9, page 283, étant entrée dans ce port avec une cargaison en partie de charbon, je jugeai nécessaire d'instituer des procédures judiciaires. En conséquence, je me mis de suite en communication avec le Consul représentant en Canada les gouvernements suédois et norvégien et avec le patron du bâtiment, M. Stansland. Je les informai que la condition du grand

mât rendait la barque impropre à tenir la mer. Le patron du *Pallas* ayant confirmé mon assertion, on fit poser un autre mât, ce qui mit la barque en état de prendre la mer.

Le 20 juin, la barque norvégienne *Thyra* jaugeant 588 tonneaux, de Porsgrund, enregistrée au Bureau Veritas sous le No. 84, entra dans ce port à destination de Londres, chargé de charbon et d'ouvrages en bois. Je jugeai qu'il était nécessaire d'instituer des procédés, constatant après examen, que la membrure de ce bâtiment était affaiblie par la charge excessive qu'on y avait embarquée. Je me mis de suite en communication avec M. Christensen, son capitaine, et avec le consul représentant en Canada les gouvernements suédois et norvégien. Après une inspection en détail du bâtiment et avoir mûrement délibéré, il fut résolu qu'on devait débarquer la partie du chargement qui se trouvait sur le pont, et retrancher son mât de perroquet et sa hune d'artimon.

Le 22 du même mois, comme les instructions avaient été suivies en tous points, et que les causes d'arrêt n'existaient plus, le *Thyra* put continuer son voyage à Londres.

30 juin et 1er juillet. Je fus averti par M. J. W. Dunscomb, percepteur des douanes de cette ville, que le navire *Québec*, capitaine Thearle, de la compagnie Dominion, avait quitté le havre de Montréal sans s'être, au préalable, pourvu d'un certificat du gardien de port de cette dernière ville. A son arrivée ici, j'allai le visiter et je fus m'assurer qu'en ajoutant sa provision de charbon à ce qu'il avait déjà, le bâtiment se trouverait trop chargé. J'ordonnai en conséquence de débarquer une partie de sa cargaison. Ceci fait, le gardien de port se déclara satisfait, et sur réception d'un certificat, le *Québec* continua son voyage, en route pour Liverpool.

Le 3 juillet, le brick anglais *Xanthus*, jaugeant 195 tonneaux, de Dublin, entré dans le registre du Lloyd parmi les bâtiments marchands anglais et étrangers, sous le numéro officiel 54,233, arrivait dans ce port et commençait immédiatement à prendre un chargement de douves. Je jugeai nécessaire d'instituer des procédés judiciaires, vu qu'on m'avait averti que ce bâtiment s'était échoué à Matane, dans un voyage qu'il faisait de Ayr à Québec. J'allai trouver son capitaine Wm. Redmond, et le notiai verbalement que son bâtiment s'étant échoué, il était de son devoir de faire visiter ses fonds avant d'aller plus loin. Je ne rencontrai aucune opposition de sa part et, en conséquence, le *Xanthus* fut mis dans un bassin de radoub où l'on put voir que sa fausse quille était écrasée et qu'il en manquait même une partie. Comme le navire n'avait subi aucun dommage sérieux et qu'il était parfaitement étanche, je le jugeai en état de prendre la mer avec sa cargaison et capable de se rendre en Angleterre où il pourrait recevoir les réparations nécessaires.

Je prends sur moi de vous faire signaler le départ du navire à hélice le *Langshaw*, jaugeant 1,187 tonneaux, de Newcastle, commandant Bain. Le *Langshaw* prit à Montréal une partie de sa cargaison, consistant en grains, tels que blé et avoine. En quittant Montréal, il descendit le fleuve et mouilla le samedi, 5 août, à Cap Rouge, sur le St. Laurent, où il prit un chargement de dix mille boisseaux d'avoine. S'étant pourvu d'un pilote du bas du fleuve, pendant qu'il était à cette dernière place, il passa, lundi, le 7 du courant, sans être remarqué et sans nous en informer.

Les 27 et 28 août vous fûtes dûment informé du fait, dont je vous transmis les détails, et même avis en fut donné à M. J. W. Dunscomb, percepteur des douanes à Québec,

Le 10 octobre, je jugeai nécessaire d'instituer des procédés judiciaires contre le navire anglais *Eldorado*, jaugeant 829 tonneaux, de Hull, enregistré sous le No. 1,675, pendant qu'il était à décharger du charbon dans ce port. Je me mis de suite en communication avec son armateur, M. C. Calledge, et ses agents MM. John Burstall et Cie., de cette ville. Je les informai verbalement que le grand mât de ce bâtiment était en très mauvaise condition et qu'il rendait l'*Eldorado* incapable de prendre la mer, les avisant en même temps de le faire visiter. Le 12, on suivit mes instructions, et l'examen prouva que le mât n'était pas sain, qu'il était même brisé. En conséquence, on l'ôta complètement pour le remplacer par un nouveau. Il fut en état, ensuite, de faire son voyage.

Le 10 octobre, je jugeai nécessaire de prendre des procédés contre le brick anglais *Epaminondas*, jaugeant 1,072 tonneaux, de Newcastle, enregistré sous le No. 15,388 et qui était à décharger du charbon dans ce port. Je me mis immédiatement en communication avec le capitaine Sawyer, son armateur et ses agents MM. John Burstall et Cie. de cette ville. Je donnai avis au capitaine Sawyer que son grand mât paraissait être dans un très mauvais état, et lui enjoignis de faire visiter son navire, afin de s'assurer s'il n'y avait aucun danger pour lui de partir pour la mer. Le 19, le capitaine Sawyer fit visiter son navire en ma présence par deux experts de son choix et tous deux décidèrent que le mât n'était pas sain, et qu'il rendait le brick impropre à la mer. Ils recommandaient en même temps de mettre un mât nouveau; ce qui fut fait, et le navire fut ensuite jugé propre à faire le voyage.

Le 30 octobre, je jugeai de mon devoir de prendre des procédés judiciaires contre le navire norvégien *Prinds Mauritz*, jaugeant 779 tonneaux, de Tonsberg, indiquée dans le registre norvégien sous le No. 126, page 294, et qui se préparait à prendre dans ce port une cargaison de bois de commerce. Je me mis de suite en communication avec le capitaine Zachariasen, son propriétaire, et avec le consul représentant en Canada les gouvernements suédois et norvégien. Je les avertis verbalement que le *Prinds Mauritz*, vu la mauvaise condition dans laquelle se trouvait son mât, était impropre à prendre la mer, leur recommandant en même temps de faire faire une visite à fond du bâtiment. Le capitaine me dit alors qu'il lui suffirait d'avoir une inspection faite par moi-même et de mon opinion, l'examen fait. Le 31, je fis une visite en détail du *Prinds Mauritz* et je constatai que le grand mât était beaucoup trop incliné en avant et qu'il était craqué et brisé en plusieurs endroits. En conséquence, j'exprimai l'opinion que le mât demandait à être renouvelé. On suivit mes instructions, on mit un autre mât à la place de l'ancien, et le navire fut ensuite jugé propre à prendre la mer.

J'ai l'honneur de faire rapport, qu'à la demande de M. G. T. Pemberton, agent à Québec de la Compagnie d'Assurance Maritime des Marchands du Canada, je me transportai à bord du navire *Red Jacket*, jaugeant 2,006 tonneaux, de New castle, enregistré sous le numéro 25,758, et qui, après avoir pris dans ce port un chargement de madriers, s'appropriait à partir pour Londres. Au premier coup d'œil, je vis qu'une partie de la charge avait été mise sur le troisième pont, et qu'on y avait empilé les planches sur toute la longueur et la largeur du bâtiment. M'appuyant sur la construction du navire, j'exprimai ma désapprobation sur ce mode de le charger; je le déclarai impropre au service de la mer, ajoutant qu'il n'avait jamais été construit pour recevoir de la charge sur son troisième pont. A l'appui de mon avancé on trouvera dans le registre maritime de New-York, en date du 15 décembre 1876, page 41; *Red Jacket*, (Br) de Québec à Londres, 29 novembre: cargaison sur le pont, perdue pendant la traversée." On ne devrait jamais permettre de placer du chargement sur les ponts faits en tente ou avec des espars, non plus que sur le troisième pont. A l'expiration du temps pour lequel ils sont marqués de la lettre A, en rouge, leur cargaison ne devrait consister qu'en pièces de bois, chevaux, bêtes à cornes, moutons, etc. Prenant en considération la hauteur de la charge entassée sur le dernier pont d'un navire quelconque, sa hauteur, eu égard au centre de gravité, est une source de dangers pour la vie et la propriété, et a souvent pour conséquence la perte des deux à la fois.

Je dois constater ici que pas un capitaine ou patron de navires anglais ou étrangers ne s'est plaint officiellement du fonctionnement de la loi; bien plus, un grand nombre se sont ouvertement déclarés en faveur de l'acte concernant les gardiens de port. Ils ont déclaré qu'il en était résulté de grands avantages tant pour la sécurité personnelle que pour la propriété.

Au sujet de la ligne de charge, usitée dans la marine marchande anglaise, je dois dire qu'à ma connaissance, tous les bâtiments qui sont venus dans ce port portaient sur leurs côtés un disque circulaire traversé à son centre par une barre horizontale. La même remarque peut s'appliquer aux lignes indiquant la position des ponts dans les navires, tel que l'indique la page 16 de l'Acte impérial concernant la marine marchande, de 1876; 39 et 40 Vic., chap. 80.

De tous les navires qui sont venus ici, je ne me souviens pas d'en avoir vu un qui fût chargé à la hauteur de la ligne indiquée.

Je crois erronée l'opinion que c'est au propriétaire d'un bâtiment de décider où doit être placée la ligne de charge. Je me rappelle de plusieurs cas durant l'année dernière, où, si les navires avaient été chargés à la hauteur indiquée par la ligne il aurait pu en résulter des conséquences très graves, vu que le bâtiment ne pouvait offrir aucune sécurité et se trouvait impropre à prendre la mer.

Le fait que nous n'avons eu aucun accident à déplorer de toute la saison de la navigation, est une preuve que toutes les précautions ont été prises en chargeant les grains dans les ports de Montréal et de Québec.

On s'est basé, dans les lignes de flottaison des navires, sur les tableaux préparés par M. Benjamin Martel, ingénieur en chef des bureaux de Lloyd sur la marine marchande anglaise et étrangère.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur, .

JOHN DYCK,
Gardien de port.

A l'honorable A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE No. 69.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT D'HALIFAX, N.E., POUR L'ANNÉE
CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.BUREAU DU GARDIEN DE PORT,
HALIFAX, N.E., 30 décembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date du 11 courant, et de vous transmettre avec les présentes le rapport des opérations de ce bureau, ainsi qu'un relevé des recettes et dépenses durant l'année.

Je vous envoie en même temps une liste des navires arrivés à ce port depuis le 1er janvier 1876, que j'ai visités et déclarés être en mauvaise condition et impropres à la mer. Il a fallu, dans quelques cas, débarquer une partie de la cargaison afin de travailler aux réparations ; dans d'autres, décharger complètement les bâtiments. Une fois les dommages réparés, tous ont repris leur chargement et se sont rendus heureusement aux lieux de leur destination. Nous avons actuellement dans ce port encore deux navires qui sont en voie de réparations. Pas un seul bâtiment, arrivé dans le port en mauvaise condition, à l'exception de celui dont je vous parlais dans ma lettre du mois d'avril dernier, n'a été inspecté sans que je fusse présent.

Je dois faire rapport, au sujet des lignes de pont et de chargement, qu'aucun navire sorti d'ici ne portait celle de chargement et que je n'ai pas vu sur les autres celle qui doit indiquer la hauteur du pont ; à l'exception cependant des steamers de la compagnie Cunard, de ceux de la ligne d'express de Fishwick et de quelques bâtiments à voiles. Tous ceux qui sont arrivés d'Angleterre, avaient ces deux marques sur leurs côtés. Lorsqu'on a chargé ces navires ici, on s'est en général rendu jusqu'à celle de chargement, mais à ma connaissance on ne l'a jamais dépassée.

Il ne part pas de grains d'ici, excepté dans le cas où un bâtiment qui en a un chargement, se réfugie ici pour subir des réparations et après avoir été déchargé, reprend sa cargaison avant son départ.

Je dois attirer votre attention sur le fait que les Etats-Unis ont importé une quantité immense de pommes de terre de l'île du Prince-Edouard, et des différents ports de cette province. En trois différentes circonstances, des bâtiments chargés de ce produit se sont réfugiés ici, leur cargaison s'étant déplacée, rendant ainsi leur situation excessivement périlleuse. Il serait peut-être prudent d'exiger des navires qui ont des chargements de cette nature, d'être pourvus de cloisons à coulisse, au moyen desquelles on éviterait les accidents de cette espèce.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

DAVID HUNTER,
Gardien de port.

A WILLIAM SMITH, écr.,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

TABLEAU des navires avariés qui ont été inspectés par le gardien de port d'Halifax, N.-É.

Nom du navire.	Port où il a été enregistré.	Classe.	Point de départ.	Destination.	Description de la cargaison.	Nature des dommages.
Three Cheers	Halifax, N.E.	Brigantin .....	.....	.....	.....	Collision au quai. do
Commodore	Lunenburg, N.E.	Goëlette .....	.....	.....	.....	Echouée et voie d'eau.
Nevada	Gloucester, E.U.	do .....	.....	.....	.....	Avariée par la glace.
Finback	St. Pierre et Miquelon	do	Boston	St. Pierre	Chargement général	Perte d'ancres et de voiles.
Maria Helena	Lisbonne, Portugal	Brick	Turk's Island	Halifax	Sel	Endommagée par la glace.
Magie Masters	Windsor, N.E.	Goëlette	New-York	St. Jean, Terren	Chargement général	Avarié par la tempête.
Louisa	Turk's Island	Brigantin	Martinique	Halifax	Lest .....	.....
Helen	Beverley, E.U.	Goëlette .....	.....	.....	Baleinier	Voie d'eau.
Lara	Halifax, N.E.	Barque	Liverpool	Halifax	Lest	do
Kate McKenzie	do	Goëlette	Demerara	do	Melasse	Perte du grand mât et voie d'eau.
Thomas Cochran	St. Jean, N.E.	Barque	Londres	Boston	Lest	Echouée; voie d'eau.
George Shattuck	Halifax, N.E.	Navire à hélice	St. Pierre	Halifax	Chargement général	do
John Glaistone	St. Jean, N.B.	Navire	St. Jean, N.B.	London	Planches	do
Albion	Belfast	Brick	St. Pierre	Halifax	Sel	Avarié par la tempête.
Templar	Yarmouth, N.E.	Barque	Montreal	Queensdown	Grains	Perte du mât de misaine; voie d'eau.
C. Graham	Halifax, N.E.	Goëlette	Terreneuve	Halifax	Bois de construction	Carène end'm.; voie d'eau
Eagle	do	do	Porto Rico	do	Sucre	Echouée; voie d'eau; pert. de voiles, etc.
M. H. Morris	do	do	Cuba	Boston	Sucre, etc	do
Proteus	Liverpool, G.B.	Navire	St. Jean, N.B.	Hull	Bois d'ar. et planches	Echoué, engagé.
Hadj	Québec	Navire à hélice	Charlottetown	New-York	Patates	Endom. par la tempête;
Bonibel	Halifax, N.E.	Goëlette	do	do	do	déplac. de la cargaison.
John A. Lewis	Provincetown, E.U.	do	do	do	do	Carène endom; perte de voiles, etc.; déplacement de la cargaison.

ANNEXE No. 70.

RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE PORT HAWKESBURY, N.-E., POUR
L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT,

PORT HAWKESBURY, 6 janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date du 11 décembre 1876, et de vous transmettre avec les présentes le rapport des opérations de ce bureau, ainsi que le relevé des honoraires par moi perçus pendant l'année expirée le 31 décembre 1876.

La classe mercantile en général a mis en réquisition les services du gardien de port chaque fois qu'il y a eu une inspection à faire.

Dans certains cas, on a prétendu toutefois que la loi n'exigeait pas l'inspection chaque fois que les bâtiments subissaient des dommages, et qu'il n'était pas obligatoire pour le gardien de port de se trouver présent lorsque la visite se faisait. La conséquence a été que plusieurs vaisseaux ont quitté le port à moitié réparés et sans certificat attestant qu'ils étaient propres à la mer.

Je ferai aussi remarquer que de tous les navires qui sont venus dans ce port durant l'année dernière, pas un ne portait sur ses côtés la marque de pont ou de chargement. Je dois pourtant en excepter le brick *Blanche*, jaugeant 268 tonneaux, de Swansea. Ce bâtiment prit ici 15,000 minots d'avoine pour Charlottetown, ce qui le cala à sa ligne de chargement ou à peu près. C'est le seul navire qui ait chargé du grain dans ce port l'année dernière.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

DANIEL W. HENESEY,

Gardien de port.

A WILLIAM SMITH, écr.,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

RECETTES et DÉPENSES du gardien de port, Port Hawkesbury, du 1er janvier au
Dt. 31 décembre 1876. Av.

	\$	cts.		\$	cts.
Honoraires pour évaluation de marchandises avariées, pour la douane	10	00	Frais de route, etc., à et au port de Hastings.....	8	00
Honoraires pour inspection des écoutilles et arrimage de march. avariées			Louage, etc., dépenses.....	6	50
Honoraires pour inspect. de nav. avariés do sur grain déchargé et chargé	46	00			
do p. inspect. de march. avariées	5	00			
Honoraires pour avoir fait séparer les marchandises avariées de celles qui ne l'étaient pas, appartenant à la cargaison de "Adeline" à Port Hastings.....	40	00			
4 jours de services à bord de "Adeline."	20	00			
	\$121	00			14 50

E. & O. E.

DANIEL W. HENESEY,

Gardien de Port.

PORT HAWKESBURY, 6 janvier 1877.

5—b 21½

323

ANNEXE No. 71.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE PORT MULGRAVE, N.-E., POUR
L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT,

PORT MULGRAVE, 7 février 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 11 décembre 1876 et, en conformité à sa teneur, de vous transmettre le tableau des recettes et dépenses de mon bureau durant l'année 1876.

Sur le nombre des navires qui entrent dans ce port, très-peu ont des lignes de pont et de chargement; pas un n'a pris de cargaison de grains.

Le seul commerce qui se soit fait ici a été celui du poisson, et les bâtiments qui sont venus en prendre des chargements, vû leurs dimensions peu considérables, ne portaient ni ligne de pont, ni de charge.

Recettes et dépenses du port de Mulgrave, N.-E., depuis le 1er janvier 1876 au 31 décembre de la même année :

RECETTES.

Honoraires pour faire la visite de la goëlette <i>Star of the Sea</i> ..	\$16 00
“ “ “ <i>Sea Queen</i>	16 00
“ “ barque <i>Adeline</i> échouée à l'entrée sud du Détroit de Canso.....	15 00
“ pour inspection de la cargaison avariée de la petite barque <i>Adeline</i>	5 00
	<hr/>
	\$52 00

DÉPENSES.

Dépenses encourues en me rendant au <i>Star of the Sea</i>	\$ 2 00
“ “ “ <i>Sea Queen</i>	2 00
“ “ “ <i>Adeline</i>	5 00
Loyer de bureau.....	10 00
	<hr/>
	\$19 00

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

GEO. B. HADLEY,
Gardien de port.

WM. SMITH, écr.,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE No. 72.

RAPPORT DU GARDIEN DES PORTS DE VICTORIA ET ESQUIMALT, C.B.,
POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

VICTORIA, 6 janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre pour votre information une copie
certifiée des comptes du gardien de port pour l'année 1876.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,

JEREMIAH NAGLE,
Gardien des ports de Victoria et Esquimalt.

WM. SMITH, Esq.,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

TABLEAU des recettes et dépenses du bureau du gardien des ports de Victoria et Esquimalt, depuis le 31 décembre 1875 jusqu'au 31 décembre 1876.

		\$	cts.		\$	cts.
28 janvier...	"Lady Lampson," honoraires pour insp. des écouteilles	8	00	.....	Menues dépenses encourues depuis le 1er janvier	40 00
4 février....	Barque "Aboyne," do	8	00	.....	jusqu'au 31 décembre 1876... ..	291 00
10 do	"Lady Lampson," inspection de la cargaison.....	32	00	.....	Montant revenant au gardien de port.....	
20 do	Par ordre du Bureau des Terres et Travaux, inspection du ciment de "l'Aboyne"	16	00			
6 mars.....	Pour avoir été présent à plusieurs visites à terre et à bord, barque "Aboyne"	16	00			
8 do	Honorair. pour insp. des écouteil., barque "Chelsea" ..	8	00			
28 do	do de la cargaison, do	32	00			
15 avril	do écouteilles, brick "Pomasa"	8	00			
5 juin	do cargaison, "Briery Hill"	35	00			
6 do	do do barque "Alfred"	5	00			
8 do	do fer de "Briery Hill"	5	00			
30 do	do écouteilles, brick "Pomasa"	25	00			
3 juillet....	do cargaison, "Charlotte Clarke"	20	00			
6 do	do barque "Forward"	20	00			
26 do	do "Minnie Gray"	4	00			
26 do	do effets avariés, "Charlotte Clarke,"	5	00			
25 sept.....	do écouteilles, "Lady Head"	32	00			
10 oct.....	do do cargaison do	5	00			
18 do	do effets avariés, "Lady Head"	5	00			
23 do	do écouteilles, barque "Hilary"	32	00			
10 nov.....	do do cargaison do	5	00			
26 déc.....	do écouteilles, barque "Remyo"	32	00			
	Total	331	00		Total	331 00

J. NAGLE,
Gardien de port.Attesté devant moi ce septième jour de janvier 1877 à Victoria, Colombie-Britannique.
A. J. LANGLEY, J.P.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT,

VICTORIA, C. B., 8 février 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date du 10 du mois dernier. En réponse, je dois vous informer que le 10 janvier, je vous ai expédié des copies certifiées de mes comptes jusqu'au 31 décembre 1876, y compris le compte du maître de havre.

Neuf bâtiments venant d'Angleterre sont arrivés dans ce port depuis le 25 janvier au 1er de novembre 1876. Tous avaient sur les côtés les disques et les lignes de chargement qui s'y voyaient distinctement.

Trois navires, le "Lady Head," le "Lady Lampson" et "Blanche," sont partis du port de Victoria pour l'Angleterre. Ils portaient sur les côtés les disques et les lignes de chargement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

JEREMIAH NAGLE,

Gardien de port de Victoria et Esquimalt, C. B.

WM. SMITH, écr.,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE No. 73.

RELEVÉ des montants perçus au havre de Cow Bay pour honoraires de jaugeage et pour droits sur les marchandises déposées sur le quai, durant l'année 1876.

			Droit de jaugeage	Quaiage.	Total.
Pour le trimestre expiré le 31 mars 1876.....			18 10	.....	18 10
do do 30 juin 1876.....			1,431 10	101 36	1,532 46
do do 30 septembre 1876.....			1,695 30	85 52	1,780 82
do do 31 décembre 1876.....			380 80	229 05	518 85
			\$3,534 30	\$315 93	\$3,850 23

C. E. LEONARD,
Percepteur

BUREAU DE LA DOUANE,
SYDNEY, 8 février 1877.

ANNEXE No 74.

RAPPORT DU PRÉPOSÉ A L'ENGAGEMENT DES MATELOTS DU PORT DE QUÉBEC, POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1876.

Navires anglais.

Nombre des navires qui ont engagé des matelots dans la période ci-dessus	164
Nombre total des matelots engagés.....	574
A déduire ceux qui se sont engagés, mais qui ne se sont pas rendus aux navires, et ceux qui les ont remplacés, mais qui n'ont pas payé d'honoraires.....	45
Nombre de ceux qui ont payé les honoraires.....	529
Nombre des matelots licenciés.....	401
Matelots naufragés desquels il n'a pas été exigé d'honoraires.....	145
Nombre total de ceux qui ont payé les honoraires.....	256

Navires du Canada.

Nombre des navires qui ont engagé des matelots.....	109
Navires neufs.....	21
Nombre total.....	130
Nombre des matelots engagés.....	1,042
A déduire ceux qui ont été engagés sur des navires du gouvernement et ceux qui ne se sont pas rendus aux navires, et ceux qui les ont remplacés, mais qui n'ont pas payé d'honoraires.....	49
Nombre de ceux qui ont payé des honoraires.....	993
Nombre total des matelots licenciés.....	320

Navires étrangers.

Nombre des navires qui ont engagé des matelots.....	58
Nombre des matelots engagés.....	147

Acte des matelots, 1873, éteudu 38 Victoria, 1873.

Nombre des navires qui ont engagé des matelots.....	6
Nombre des matelots engagés.....	52
do licenciés.....	11

Attesté.

R. H. RUSSELL,
Préposé à l'engagement des matelots

	\$	cts.	1876.		\$	cts.
Etat des honoraires perçus au bureau d'engagement des matelots à Québec, pour le semestre commençant le 18 janvier et expirant le 30 juin 1876 :—				Etat des dépenses pendant le même temps :—		
<i>Navires anglais.</i>				Déficit en décembre 1875		0 53
151 matelot engagés, à 50 centins.....	75	50	17 mai.	Boîte à lettre payée au bureau de poste.....		1 50
75 do licenciés	35	52	17 do	Payé à B. McGuire, demi-corde de bois de chauffage.....		3 00
				Mme. L. Brown, pour avoir peinturé et blanchi les murs, et les plafonds du b. du prép. à l'eng. des matelots et pass. do M. Russell, pour dix jours de service, finissant le 30 avril.....		18 00
<i>Navires du Canada</i>				do do blanchir et colorer les murs et les plafonds du bureau du préposé à l'engagement des matelots et passage. do Rogers, colorer les murs du bureau et rech. d'un matelot.....		20 00
399 matelots engagés, à 50 centins.....	199	50	17 do	do R. Russell, un mois de salaire comme détective.....		9 00
71 do licenciés, à 30 centins.....	21	30	31 juin.	do S. J. Shaw et Cie., boîte à argent, etc., etc.....		17 60
				do MM. Middleton et Dawson, articles (38 Vict., 1875). do do impressions et papeterie, (expirant le 31 décembre 1875).....		62 00
<i>Navires étrangers.</i>				do B. Léonard, écritaux pour les portes du bureau.....		5 95
49 matelots engagés à 50 centins.....	24	50	30 do	do R. Russell, salaire comme détective, finissant le 30 juin.....		23 00
				do télégrammes et timbres-poste.....		41 95
<i>Acte des matelots 1873, éten 24, 38 Vict., 1875.</i>				do Frais de transport d'effet de marins.....		4 00
52 matelots engagés, à 40 centins.....	20	80	30 do	do l'ouage de caleche pour le bureau pendant les six mois.....		60 00
11 do licenciés, à 20 centins.....	2	20	30 do	Balance portée au crédit du Receveur-Général		1 79
						0 50
						1 90
						110 95
	\$381	72			\$381	72

R. H. RUSSELL,
Préposé à l'engagement des matelots.

Certifié,
QUÉBEC, 31 décembre 1876.

1876.	—	\$ cts.	1876.	—	\$ cts.
	Etat du montant des honoraires reçus au bureau d'engagement des matelots, Québec, pour les six mois, du 30 juin au 31 décembre 1876 :—		8 juillet...	Déboursés durant la même période :—	
	<i>Navires anglais.</i>		31 do	Compte payé à C. E. Holiwell's, pour livres, papeterie, etc.....	43 05
	396 matelots engagés, à 50 cents.....	198 00	31 août.....	R. Russell, salaire comme détective pour juillet ..	62 00
	214 do licenciés.....	102 72	30 sept.	do do août.....	62 00
			10 octobre..	do do sept.	60 00
	<i>Navires du Canada.</i>		31 do ..	M. A. Hearn, avocat, poursuite contre les racoleurs, etc.....	118 70
	538 matelots engagés, à 50 cents.....	269 00	24 nov.....	R. Russell, salaire comme détective pour octobre..	62 00
	321 do licenciés, à 30 cents.....	96 30	30 do	A. Rodgers, sciage de bois de chauff. pour bureau..	3 00
			30 do	R. Russell, salaire pour novembre.....	60 00
	<i>Navires étrangers.</i>		30 do	S. J. Shaw & Co., divers pour peinture de bureau, etc.....	10 02
	143 matelots engagés, à 50 cents.....	71 50	13 déc.	A. Rodgers, 12 jours de service dans le bureau.....	18 00
			20 do	Mme M. Rodgers, lav. des essuie-mains pour bur.	2 00
			20 do	F. Langelier, bon. dans une affaire de racolage.....	20 00
			20 do	F. M. Dechené, prelat, etc.....	16 80
			20 do	Mme Brown, pour lavage de plancher du bureau pendant six mois.....	4 25
			20 do	Télégrammes et frais de port pour six mois.....	1 43
			31 do	R. Russell, salaire pour décembre	62 00
			31 do	Balance remise à M. J. U. Gregory	132 27
		\$737 52			\$737 52

R. H. RUSSELL,
Préposé à l'engagement des matelots.

Certifié,
QUÉBEC, 31 décembre 1876.

ANNEXE No. 75.

RAPPORT DU PRÉPOSÉ A L'ENGAGEMENT DES MATELOTS DU PORT DE ST. JEAN, N. B., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1876.

BUREAU D'ENGAGEMENT,

St. JEAN, N.-B., 15 juillet 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport de mes opérations pendant le semestre expiré le 30 juin 1876. Comparé au semestre correspondant de l'année 1875, il indique une augmentation de 243 matelots engagés et licenciés. Ce résultat s'explique par le grand nombre de navires que la dépression du fret attire dans notre port. La moyenne des gages est de \$18 par mois et \$30 par voyage.

1,967 matelots engagés à 50c.....	\$983 50	
553 matelots licenciés à 30c.....	156 90	
		\$1,140 40
Salaire de l'aide, \$300 ; dépenses incidentes, 196.....	466 00	
		\$ 644 40
Revenu net du bureau.....	\$	

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ALLAN McLEAN,
Préposé à l'engagement des matelots.

Hon. A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

BUREAU D'ENGAGEMENT,

St. JEAN, N.-B., 10 janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport des opérations de ce bureau durant le semestre expiré le 31 décembre 1876. Comparé au semestre correspondant de 1875, il indique une diminution de 687 matelots, tant engagés que licenciés.

Le grand nombre de matelots dans ce port et le peu de navires qui le visitent ont fait tomber les gages de \$20 par mois et \$30 par voyage, à \$18 par mois et \$25 par course, et cette diminution se continue toujours. Si le commerce ne se ranime pas avant le printemps, je crains que les matelots souffrent beaucoup de la misère dans le cours de l'hiver, vû qu'il n'y a actuellement dans ce port qu'une barque, un brigantin et deux ou trois bricks, qui n'ont pas d'équipage.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ALLAN McLEAN,
Préposé à l'engagement des matelots.

Hon. A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

RAPPORT au Ministre de la Marine et des Pêcheries, fait en conformité des dispositions de l'acte 36 Vic., chap. 129, par l'officier préposé à l'engagement des matelots ou son remplaçant au havre de St. Jean, N.-B., pour le semestre expiré le 31 décembre, 1876.

2,203 matelots engagés à 50c. chacun.....	\$1,101 50
854 licenciés à 30c. chacun.....	256 20
	<hr/>
Honoraires perçus.....	1,357 70
A déduire les dépenses suivantes :—	
Salaire de l'aide, \$300 ; dépenses incidentes, \$12.76.....	312 76
	<hr/>
Revenu net du bureau.....	\$1,044 94

ALLAN McLEAN,
Préposé à l'engagement des matelots.

ANNEXE No. 76.

RAPPORT au Ministre de la Marine et des Pêcheries en rapport avec les dispositions de l'acte 36 Vic., chap. 129, préparé par l'officier préposé à l'engagement des matelots, ou celui qui agit en cette qualité au havre d'Halifax, dans la Province de la Nouvelle-Ecosse, pour le semestre expiré le 30 juin 1876.

	\$	cts.	Remarques.
1,206 matelots engagés à 50 centins chacun.....	603	00	Ce rapport, comparé à celui du semestre correspondant de 1875, montre une diminution de cent cinquante-six matelots.
720 do licenciés, à 30 centins chacun.....	216	00	
Honoraires perçus.....	819	00	La dépression dans le commerce, et le grand nombre de matelots qui se trouvent sans emploi ont beaucoup fait baisser les gages, qui n'ont pas encore dépassé \$19, et qui ne se sont élevés qu'à \$14 pendant les trois premiers mois du semestre. Personne ne s'est engagé pour les voyages en Angleterre.
A déduire les dépenses suivantes :— Aide, loyer de bureau, et dépenses incidentes.....	490	00	
Montant revenant au préposé à l'engag des matelots...	329	00	

JOHN D. CUMMINS,
Préposé à l'engagement des matelots.

HALIFAX, N.-E., 2 juillet, 1876.

RAPPORT transmis au ministère de la Marine et des Pêcheries conformément aux dispositions de l'Acte 36 Vict., chap. 129, par le préposé à l'engagement des matelots (ou l'officier remplissant ces fonctions), au port de St. Jean, N.-B., dans la province du Nouveau-Brunswick, pour le semestre expiré le 31 décembre 1876.

	\$	cts.	Remarques.
1,341 matelots engagés, à 50c. chacun.....	670	50	Pendant les mois de juillet, août, septembre et octobre, la moyenne des gages des matelots a été de \$19; mais durant les derniers deux mois de ce semestre ils sont tombés à \$17, pour ceux en destination des Indes Occidentales, de l'Angleterre ou du continent, avec la perspective de diminuer encore avant que le commerce du printemps reprenne. Il faut attribuer cela en grande partie au grand nombre de matelots naufragés qu'on a débarqués ici durant la dernière saison.
1,087 do licenciés, à 30c. do	326	10	
Montant des honoraires perçus.....	996	60	
A déduire les dépenses suivantes, savoir :— Commis, loyer du bureau, combust. et dépenses inci.	545	00	
Mont. revenant au préposé à l'eng. des mat.	451	60	

JOHN D. CUMMINS,

Préposé à l'engagement des matelots.

HALIFAX, N. E., 31 décembre 1876.

ANNEXE No. 77.

RAPPORT adressé au ministère de la Marine et des Pêcheries conformément aux dispositions de l'Acte 36 Vict., chap. 129, par le préposé à l'engagement des matelots (ou l'officier remplissant ces fonctions), au port de Yarmouth, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, pour le semestre expiré le 31 décembre 1876.

	\$	cts.	Remarques.
264 matelots engagés, à 50 cts. chacun.....	132	00	
184 do licenciés à 30 do	55	20	
Montant des honoraires perçus.....	187	20	
A déduire les dépenses suivantes, savoir :—			
Six mois de loyer du bureau.....	\$37	52	
Deux livres blancs à \$1.25.....	2	50	
	40	00	
Mont. revenant au préposé à l'eng. des mat.	147	20	

C. W. CLEMENTS,

Préposé à l'engagement des matelots.

YARMOUTH, N. E., 1er juillet 1876.

RAPPORT adressé au ministère de la Marine et des Pêcheries conformément aux dispositions de l'Acte 36 Vict., chap. 129, par le préposé à l'engagement des matelots (ou l'officier remplissant ces fonctions), au port d Yarmouth, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, pour le semestre expiré le 31 décembre 1876.

	\$	cts.	Remarques.
448 matelots engagés, à 50 cts. chacun.....	224	00	
319 do licenciés, à 30 do	95	70	
Montant des honoraires perçus.....	319	70	
A déduire les dépenses suivantes, savoir :—			
Loyer du bureau.....	\$35	00	
Combustible et dépenses incidentes.....	25	00	
Assistant.....	80	00	
Mont. revenant au préposé à l'eng. des mat.	239	70	

YARMOUTH, N.E., 5 janvier 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les rapports du bureau d'engagement des matelots, pour le semestre expiré le 31 décembre 1876. Ces rapports font voir qu'il y a eu 184 matelots engagés et 134 licenciés, de plus que pendant le semestre précédent expiré le 30 juin. Dans le cours de la présente année, dix gros navires neufs, de 1,200 tonneaux chacun, ont fait voile de ce port. Voyage à la Nouvelle-Orléans, \$25; moyenne des gages, \$17 par mois; gages actuels, \$16. Le havre est à peu près fermé par les glaces.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

C. W. CLEMENTS,

Préposé à l'engagement des matelots.

L'Honorable A. J. Smith,

Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE No. 78.

TABEAU indiquant le résultat de certains relevés au sujet de l'engagement et du licenciement des matelots, reçus par le Ministère de la Marine et des Pêcheries conformément aux dispositions de l'Acte 36 Vic., chap. 129, des proposés à l'engagement des matelots dans tout le Canada, pendant les semestres expirés le 30 juin et le 31 décembre 1876.

QUÉBEC.

Nom de la localité.	Pour le semestre expiré le 30 juin 1876.				Pour le semestre expiré le 31 décembre 1876.				Total des matelots engagés.	Total des matelots licenciés.	Montant total.
	Matelots engagés.	Matelots licenciés.	Montant.	\$ cts.	Matelots engagés.	Matelots licenciés.	Montant.	\$ cts.			
Escoumains.....											\$ cts.
Gaspé.....	4	4		3 20	24	10	15 00		28	14	18 20
Iles de la Madeleine						17	Naufages...			17	Naufages.
Montréal.....	255	128 etc.		165 90	359	240 etc.	251 50		614	368 etc.	417 40
New Carlisle.....	15			7 50	4		2 00		19		9 50
Percé		1		0 30		2	0 60			3	0 90
Québec.....	651	206		381 72	1,077	535	737 52		1,728	741	1,119 24
Rimouski.....											
St. Jean.....	P. de relevé.	P. de relevé.			P. de relevé.	P. de relevé.			P. de relevé.	P. de relevé.	
Sorel.....	8			4 00	P. de relevé.	P. de relevé.			Relevé insuffisant.		
Trois-Rivières					P. de relevé.	P. de relevé.			Relevé insuffisant.		

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Alma	11	2	6 10	6	3	3 90	17	5	10 00
Bathurst	1	.....	0 50	1	3	1 40	2	3	1 90
Baie Verte .....	.....	.....	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Relevés insuffisants.	.....	.....
Bécouche	8	1	4 30	20	14	14 20	28	15	18 50
Campbelltown.....	.....	.....	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Relevés insuffisants.	.....	.....
Campobello.	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....
Carquet.....	.....	.....	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Relevés insuffisants.	.....	.....
Chatham.....	47	12	27 10	205	85	128 00	252	97	155 10
Cocagne .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dalhousie.....	3	.....	1 50	2	1	1 30	5	1	2 80
Dorchester .....	.....	.....	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Relevés insuffisants.	.....	.....
Frédéricton .....	.....	.....	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Relevés insuffisants.	.....	.....
Grand Manan .....	.....	.....	.....	4	.....	2 00	4	.....	2 00
Harvey.....	20	.....	10 00	25	.....	12 50	45	.....	22 50
Hillsborough.....	20	10	13 00	43	18	26 90	63	28	39 90
Lepreaux.....	1	.....	0 50	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Relevés insuffisants.	.....	.....
McAdams, Jonction de.....	.....	.....	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Relevés insuffisants.	.....	.....
Moncton .....	.....	.....	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Relevés insuffisants.	.....	.....
Musquash.....	15	1	7 80	14	1	7 30	29	2	15 10
New Brandon .....	.....	.....	.....	4	.....	2 00	4	.....	2 00
Newcastle .....	.....	.....	.....	11	6	7 30	11	6	7 30
North Joggins.....	15	2	8 10	5	9	5 20	20	11	13 30
Quaco.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

TABLEAU indiquant le résultat de certains relevés au sujet de l'engagement et du licenciement des matelots, etc.—*Suite.*NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Suite.*

Nom de la localité.	Pour le semestre expiré le 30 juin 1876.			Pour le semestre expiré le 3 décembre 1876.			Total des matelots engagés.	Total des matelots licenciés.	Montant total.
	Matelots engagés.	Matelots licenciés.	Montant.	Matelots engagés.	Matelots licenciés.	Montant.			
Richibouctou.....	26	23	\$ cts. 19 90	Pas de relev.	Pas de relev.	\$ cts.	Relevés insuffisants.	.....	\$ cts.
Richmond, Station de.....	21	7	12 60	7	.....	3 50	28	7	16 10
Sackville	86	29	51 70	53	53	42 40	139	82	94 10
St. André.....	16	4	9 20	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Relevés insuffisants.	.....	.....
St. George... ..	2,686	523	1,140 40	2,686	1,058	1,660 40	4,417	1,574	2,680 70
St. Jean.....	.....	.....	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Relevés insuffisants.	.....	.....
St. Martin	21	14	14 70	22	15	15 50	43	29	30 20
St. Etienne.....	4	8	4 40	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Relevés insuffisants.	.....	.....
Shédiac.....	.....	.....	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	.....	.....	.....
Shippegan. ....	.....	.....	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Relevés insuffisants.	.....	.....
Iles West .....	.....	.....	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Relevés insuffisants.	.....	.....

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Amherst	9	.....	4 50	.....	.....	.....	9	.....	4 50
Annapolis	48	7	26 10	8	4	5 20	56	11	31 30

Antigonish.....	2	.....	1 00	3	.....	1 50	5	.....	2 50
Rivière aux Pommes.....	23	.....	11 50	.....	.....	.....	23	.....	11 50
Arichat.....	121	42	73 10	125	135	103 00	246	177	176 10
Baie Aspey.....	19	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Baddeck.....	78	6	40 80	16	Pas de relev.	17 90	94	39	58 70
Barrington.....	25	.....	12 50	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Relevés insuffisants.	.....	.....
Bayfield.....	6	.....	3 00	3	9	4 20	9	9	7 20
Anse Beliveau.....	81	36	51 30	85	76	65 30	166	112	116 60
Rivière à l'Ours.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rivière au Castor.....	4	4	3 20	5	4	3 70	9	8	6 90
Bridgetown.....	14	5	8 50	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Relevés insuffisants.	.....	.....
Crique du Canada.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Canso.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Clementsport.....	20	7	12 10	22	17	16 10	42	24	28 20
Cornwallis.....	58	17	34 10	125	.....	62 50	183	17	96 60
Baie aux Vaches.....	Pas de relev.	Pas de relev.	30 00	27	7	15 60	.....	.....	45 60
Digby.....	64	3	32 90	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Relevés insuffisants.	.....	.....
Frepport.....	4	4	3 20	6	10	6 00	10	14	9 20
French Cross.....	7	3	3 40	8	.....	4 00	15	3	7 40
Anse de Getson.....	.....	14	4 20	11	19	11 20	11	33	15 40
Grand Bras d'Or.....	4	.....	2 00	6	3	3 90	10	3	5 90
Guysborough.....	5	.....	2 50	11	.....	5 50	16	.....	8 00
Halifax.....	1,206	720	819 00	1,463	1,120	1,067 50	2,825	2,049	2,027 20
Hantsport.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....
Havre au Bouche.....	27	5	15 00	26	22	22 60	53	27	37 60

TABLEAU indiquant le résultat de certains relevés au sujet de l'engagement et du licenciement des matelots, etc.—*Suite.*
NOUVELLE-ÉCOSSE.—*Suite.*

Nom de la localité.	Pour le semestre expiré le 30 juin 1876.		Pour le semestre expiré le 31 décembre 1876.			Total des matelots engagés.	Total des matelots licenciés.	Montant total.
	Matelots engagés.	Matelots licenciés.	Montant.	Matelots engagés.	Matelots licenciés.			
Harbourville	8	.....	\$ cts. 4 00	2	8	10	8	\$ 7 40
Horton .....	.....	.....	.....	16	.....	16	.....	8 00
Havre Isaac	8	.....	4 00	16	6	24	6	13 80
St-Joggins	10	.....	5 00	Pas de relev.	Pas de relev.	Relevés insuffisants.		
Baie Jordan	4	5	3 50	6	4	10	9	7 70
La Have	30	15	19 50	60	20	90	35	55 50
Lingan	4	.....	2 00	Pas de relev.	Pas de relev.	Relevés insuffisants.		
Petit Bras d'Or .....	.....	.....	.....	9	.....	9	.....	4 50
Petite Baie des Glaces	10	6 etc.	8 40	16	15	26	21 etc.	20 90
Liscomb .....	.....	.....	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	Relevés insuffisants.		
Liverpool	272	155	182 50	242	178	514	333	356 90
Lockeport	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	216	160	Relevés insuffisants.		
Londonderry	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	22	.....	Relevés insuffisants.		
Louisburg	20	.....	10 00	10	32	30	32	24 60
Lunenburg	102	119	86 70	219	114	321	233	230 40
Baie Mahone	7	6	5 30	25	6	32	12	19 60

	2	.....	1 00	4	.....	2 00	6	.....	3 00
Main-à-Dieu.....	.....	.....	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	.....	.....	.....
Maitland	9	9	7 20	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Relevés insuffisants.	.....	.....
Margaree .....	.....	.....	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	.....	.....	.....
Margaretsville.....	19	.....	9 50	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Relevés insuffisants.	.....	.....
Merrignon	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	.....	.....
New Glasgow	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	.....	.....
North Sydney	69	56	51 30	318	191	216 30	387	247	267 60
Parishorough	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	.....	.....
Pictou	182	103	121 90	341	193	228 40	523	296	350 30
Port Acadie	26	7	15 10	14	8	9 40	40	15	24 50
Port Caledonia.....	7	.....	3 50	10	12	8 60	17	12	12 10
Port George	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	.....	.....
Port Gilbert	33	1	16 80	32	29	24 70	65	30	41 50
Port Hawkesbury	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	.....	.....
Port Hood	9	1	4 80	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Relevés insuffisants.	.....	.....
Port La Tour	16	.....	8 00	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Relevés insuffisants.	.....	.....
Port Medway	59	49	44 20	44	18	27 40	103	67	71 60
Port Mulgrave	7	.....	3 50	.....	.....	.....	7	.....	3 50
Port Williams .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pubnico .....	.....	.....	.....	5	.....	2 50	5	.....	2 50
Pugwash	3	1	1 80	30	20	21 00	33	21	22 80
Rivière] Ratchford	23	.....	11 50	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Relevés insuffisants.	.....	.....
Richmond.....	3	.....	1 50	.....	.....	.....	3	.....	1 50
Anse au Sable.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	.....	.....
St. Anne.....	3	3	2 40	.....	.....	.....	3	3	2 40

TABLEAU indiquant le résultat de certains relevés au sujet de l'engagement et du licenciement des matelots, etc.—*Suite.*NOUVELLE-ÉCOSSE.—*Suite.*

Nom de la localité	Pour le semestre expiré le 30 juin 1876.			Pour le semestre expiré le 3 décembre 1876.			Total des matelots engagés.	Total des matelots licenciés.	Montant total.
	Matelots engagés.	Matelots licenciés.	Montant.	Matelots engagés.	Matelots licenciés.	Montant.			
			\$ cts.			\$ cts.			
Rivière Ste. Marie	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	.....	.....	.....	Relevés insuffisants.	.....	\$ cts.
St. Pierre	22	.....	11 00	.....	5	1 50	22	5	12 50
Sheet Harbour	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	9	.....	4 50	Relevés insuffisants.	.....	.....
33 Shelburne	19	.....	9 50	28	8	16 40	47	8	25 90
44 Sherbrooke	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....
Ship Harbour	10	.....	5 00	.....	.....	.....	10	.....	5 00
South Bar	1	.....	0 50	.....	.....	.....	1	.....	0 50
Sydney	5 certs.	2	2 10	25	29	21 20	25 & 5 certs.	31	23 30
Anse Thoiné	31	.....	15 50	4	20	8 00	35	20	23 50
Truro .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tatamagouche .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tusket	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....
Wallace	1	.....	0 50	3	8	3 90	4	8	4 40
Walton .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Weymouth	30	2	15 60	14	2	7 60	44	4	23 20
Windsor	13	2	7 10	44	7	24 10	37	9	31 20

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Whitehead	264	181	187 20	Pas de relev.	448	Pas de relev.	319	319 70	Relevés insuffisants.	503	506 90
Yarmouth											
ILE DU PRINCE-EDOUARD.											
Pont Cardigan	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	.....	Pas de relev.	.....	.....
Casampec	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	.....	Pas de relev.	.....	.....
Charlottetown	264	24 etc.	169 78	523	330	360 50	787	354, etc.	430 28		
Crapaud	16	1	8 30	37	7	20 60	53	8	28 90		
Georgetown	27	15	18 00	115	64	76 70	142	79	94 70		
Grande Rivière	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	
Malpeque .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Montagu .....	.....	.....	.....	6	4	4 20	6	4	4 20		
Havre de Murray .....	.....	.....	.....	35	.....	17 50	35	.....	17 50		
New London .....	.....	.....	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Relevés insuffisants.	.....	.....
Orwell .....	.....	.....	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Relevés insuffisants.	.....	.....
Pinette	1	.....	0 50	.....	.....	.....	1	.....	0 50		
Port Hill	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	21	.....	10 50	Relevés insuffisants.	.....	.....
Rustico	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	
Baie St. Pierre	3	.....	1 50	.....	.....	.....	3	.....	1 50		
Souris	7	.....	3 50	30	7	17 10	37	7	20 60		
Summerside	78	5	40 50	64	28	40 40	142	33	80 90		
Tignish	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	
Cap Ouest .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

TABLEAU indiquant le résultat de certains relevés au sujet de l'engagement et du licenclement des matelots, etc.—*Suite*.
COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom de la localité.	Pour le semestre expiré le 30 juin 1876.			Pour le semestre expiré le 31 décembre 1876.			Total des matelots engagés.	Total des matelots licenciés.	Montant total.	\$ cts.
	Matelots engagés.	Matelots licenciés.	Montant.	Matelots engagés.	Matelots licenciés.	Montant.				
Burrard Inlet.....	12	10	\$ 9 00	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Relevés insuffisants.			
Esquimalt.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	.....
Kootenay.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	.....
New Westminster.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	.....
Southern Boundary.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	.....
Victoria.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	Pas de relev.	Pas de relev.	.....	.....

Wm. SMITH,
Député Ministre de la Marine.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHÉRIES,
OTTAWA, 1er janvier 1877.

ERRATA.

Pour le mot "Summerside," dans la seconde ligne de la page 258, lisez "VERNON RIVER."



